



MINISTERE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

19 FEV 2019

Abidjan, le

Décision n° 000930 /ANAC/DSNAA/DTA
portant Guide relatif au contrôle et au balisage des obstacles
à la navigation aérienne « RACI 6132 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration autonome de l'Aviation civile dénommée «Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé « ANAC » ;
- Vu le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports, et après examen et validation par le comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision institue le Guide relatif au contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne, codifié « RACI 6132 ».

Article 2 : Champ d'application

La présente décision s'applique à tout exploitant/gestionnaire d'aéroport, à toute personne morale ou physique à qui les règlements aéronautiques imposent de procéder au balisage des obstacles à la navigation aérienne.

Article 3 : Date d'entrée en vigueur et application

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter du 19 février 2019.



PJ : Guide relatif au contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne « RACI 6132 ».

Ampliations :

- Tout exploitant/gestionnaire d'aéroport
- Site web ANAC
- Ministère en charge de l'urbanisme et de la construction
- Ministère en charge des télécommunications
- DSNA
- Q-PULSE



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 6132

**GUIDE RELATIF AU CONTRÔLE
ET AU BALISAGE DES
OBSTACLES A LA NAVIGATION
AERIENNE**






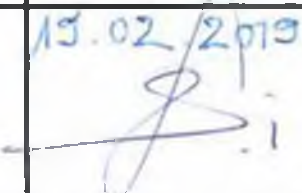
« RACI 6132 »

Première édition - janvier 2019

Adopté et publié sous l'autorité du Directeur Général

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Sous-Directeur des Aéroports (SDA)	ASSI Ayebi Henri Jacques	
	Chef service sécurité des Aéroports	ANOUAN Tcho Sylvere	30/01/19 
	Chargé d'Etudes normes des aéroports	KOUAME Dongo Edgar	30/01/19 
VERIFICATION	<u>LE COMITE DE TRAVAIL REGLEMENTATION</u>		
	Président :	KOFFI BI Nékalo Joseph	 12/01/19
	Rapporteur :	ALLA AMANI Jean	12/02/18
VALIDATION OPERATIONNELLE	Directeur du Transport Aérien	COULIBALY Ahmed Djibril	16/02/2019 
APPROBATION	Directeur Général	Sinaly SILUE	15.02/2019 



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	1	30/01/2019	0	30/01/2019
ii	1	30/01/2019	0	30/01/2019
iii	1	30/01/2019	0	30/01/2019
iv	1	30/01/2019	0	30/01/2019
v	1	30/01/2019	0	30/01/2019
vi	1	30/01/2019	0	30/01/2019
vii	1	30/01/2019	0	30/01/2019
viii	1	30/01/2019	0	30/01/2019
1-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
1-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
2-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
2-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
2-3	1	30/01/2019	0	30/01/2019
2-4	1	30/01/2019	0	30/01/2019
2-5	1	30/01/2019	0	30/01/2019
2-6	1	30/01/2019	0	30/01/2019
3-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
3-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
4-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
4-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
4-3	1	30/01/2019	0	30/01/2019
4-4	1	30/01/2019	0	30/01/2019
5-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
5-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
5-3	1	30/01/2019	0	30/01/2019
6-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
6-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
7-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
8-1	1	30/01/2019	0	30/01/2019
8-2	1	30/01/2019	0	30/01/2019
8-3	1	30/01/2019	0	30/01/2019
8-4	1	30/01/2019	0	30/01/2019

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>

1ere Edition





TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	Objet	Date de publication


LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Titre IV du livre III de l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008	Côte d'Ivoire	Code de l'Aviation Civile		Janvier 2008
Doc 9157, Partie 4	OACI	Manuel de conception des aérodromes, Aides visuelles	4 ^{ème} édition	2004
Doc 9137, Partie 6	OACI	Règlementation des obstacles	2 ^{ème} édition	1983
RACI 6001	ANAC	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes	6 ^{ème} édition	2016

TABLE DES MATIERES


	PAGE
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	II
TABLEAU DES AMENDEMENTS	IV
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	V
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	VI
TABLE DES MATIERES.....	VII
ABREVIATIONS ET SIGLES	VIII
AVANT PROPOS	IX
1. BESOINS DE L'EXPLOITATION AERENNE	XI
2. TYPES D'OBSTACLES	XI
CHAPITRE 1. INTRODUCTION	1-2
1.1 GENERALITES.....	1-2
1.2 DEFINITIONS.....	1-2
CHAPITRE 2. MARQUAGE DES OBSTACLES	2-1
CHAPITRE 3. BALISAGE LUMINEUX DES OBSTACLES MASSIFS ET MINCES	3-1
CHAPITRE 4. EMBLEMES DES FEUX D'OBSTACLE	4-1
CHAPITRE 5. CARACTERISTIQUES DES FEUX D'OBSTACLE	5-1
CHAPITRE 6. ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DU BALISAGE	6-1
CHAPITRE 7. BALISAGE PROVISOIRE	7-1
CHAPITRE 8. CONTRÔLE DES OBSTACLES.....	8-1
8.1 INTRODUCTION	8-1
8.2 RESPONSABILITES	8-2
8.3 LEVRS D'OBSTACLES.....	8-2
8.4 PROGRAMME DES INSPECTIONS VISUELLES.....	8-3
8.5 NOTIFICATION A L'AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE	8-4
8.6 OBJETS SITUES EN DEHORS DES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES.....	8-4

CAS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au ballage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	--	---

ABREVIATIONS ET SIGLES

ANAC :	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
AGL :	au-dessus du niveau du sol
cd :	Candela
s :	seconde

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

AVANT PROPOS

1. Besoins de l'exploitation aérienne


1.1 La sécurité des vols en règles de vol à vue (VFR) aux basses altitudes dépend beaucoup de la possibilité pour le pilote de voir toute obstruction qui constitue un obstacle assez tôt pour pouvoir faire une manœuvre d'évitement contrôlée et non précipitée. La situation est particulièrement difficile quand la visibilité est proche des valeurs limites pour la catégorie d'exploitation de l'aéronef.

Dans la pratique, la sécurité des vols exige que les obstacles soient rendus plus visibles pour que la distance de laquelle ils peuvent être vus soit au moins égale à la visibilité quand les conditions météorologiques sont marginales.

1.2 La situation est la même de nuit. Les pilotes doivent avoir la même possibilité de voir les obstacles assez tôt pour pouvoir les éviter.

2. Types d'obstacles

2.1 De nombreuses constructions peuvent constituer des obstacles tant aux aéroports qu'en route; certains des plus communs sont les pylônes de télécommunication, les tours et les pylônes des lignes à haute tension. Tous ces obstacles font l'objet de dispositions du Règlement RACI 6001 relatif à la conception et à l'exploitation des aéroports, où ils sont examinés plus spécialement dans le contexte des mouvements d'aéroport.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

1.1 Généralités

- 1.1.1 Lorsqu'il est probable que la hauteur et l'emplacement d'un bâtiment, d'un ouvrage ou d'un objet, y compris la végétation, constituent un danger pour la sécurité aérienne, le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou le Ministre chargé des Forces Armées peut, par arrêté, ordonner à son propriétaire ou à la personne qui en a la garde ou le contrôle de les baliser et de les éclairer conformément aux prescriptions précisées dans le présent guide et le Règlement RACI 6001.
- 1.1.2 A l'extérieur des zones grevées des servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du Ministre chargé de l'Aviation civile ou, en ce qui le concerne, du Ministre chargé des Forces Armées après avis du ministre chargé de l'Aviation civile.

1.2 Définitions

Pour l'application du présent guide, les expressions ci-après ont les significations suivantes :

Aire d'atterrissage. Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Balisage d'obstacle. Dispositif destiné à repérer un obstacle.

Hauteur. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet, fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Obstacle filiforme. Tout obstacle tel que : lignes électriques et de télécommunications, câbles ou tout autre objet similaire.

Obstacle massif. Tout obstacle naturel ou artificiel dont les dimensions ressemblent à celles de reliefs, bâtiments, forêts, plantations groupées ou tout autre objet similaire.

Obstacle mince. Tout obstacle naturel ou artificiel dont les dimensions ressemblent à celles de: minaret, cheminée, pylône, arbre, etc., dont la hauteur est importante par rapport à leurs dimensions horizontales.

90

CHAPITRE 2. MARQUAGE DES OBSTACLES

2.1 Tous les obstacles fixes à baliser seront marqués à l'aide de couleurs. En cas d'impossibilité, des balises ou des fanions seront placés sur ces obstacles ou au-dessus d'eux et ce suite à une étude aéronautique élaborée par l'ANAC. Toutefois, il n'est pas nécessaire de baliser les obstacles qui, par leur forme, leur dimension ou leur couleur, sont suffisamment visibles.

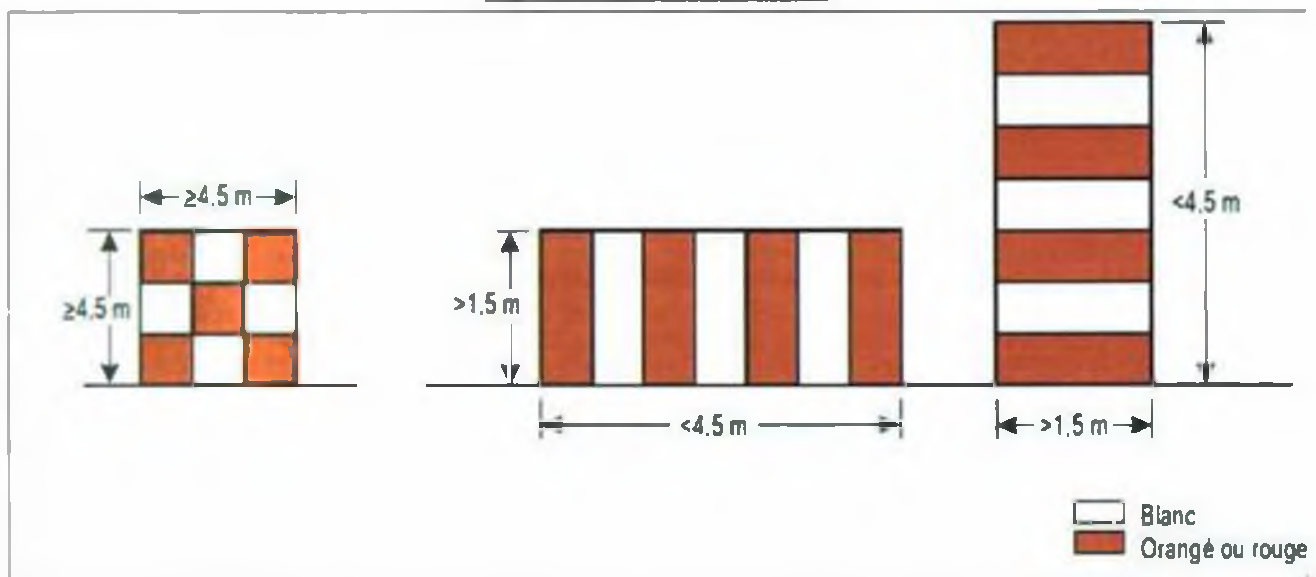
2.2 Tous les obstacles mobiles à baliser doivent être marqués à l'aide de couleurs ou de fanions.

2.3 L'obstacle massif doit être marqué par un damier de couleur s'il présente des surfaces d'apparence continue et si sa projection sur un plan vertical quelconque mesure 4,5 m ou plus dans les deux dimensions.

Le damier doit être composé de cases rectangulaires de 1,5 m au moins et 3 m au plus de côté. Les couleurs du damier doivent contraster entre elles et avec l'arrière-plan. Les angles du damier doivent être de la couleur la plus sombre.

Il y a lieu d'utiliser l'orangé et le blanc ou le rouge et le blanc. Les dispositions types de marques sont fixées à la figure 1.

Figure 1. Marquages types



2.4 Les obstacles minces doivent être marqués par des bandes de couleurs alternées et contrastantes dans les cas suivants :

- a) s'ils présentent des surfaces d'apparence continue, ainsi qu'une dimension horizontale ou verticale, supérieure à 1,5 m, l'autre dimension horizontale ou verticale, étant inférieure à 4,5m; ou
- b) s'il s'agit d'une charpente dont une dimension verticale ou horizontale est supérieure à 1,5m.

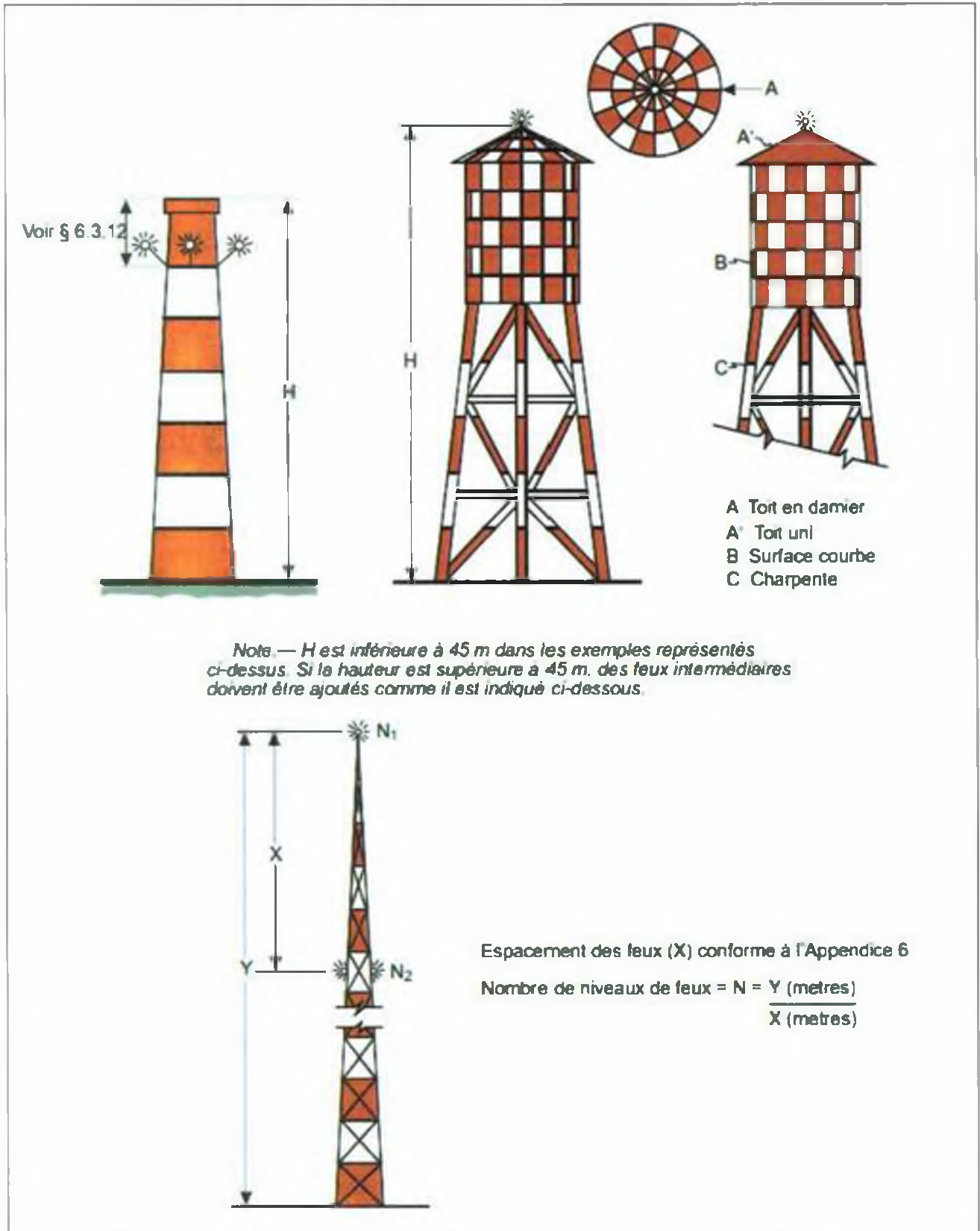
Ces bandes doivent être perpendiculaires à la plus grande dimension et avoir une largeur approximativement égale au septième de la plus grande dimension ou à 30 m si cette dernière valeur est inférieure au septième de la plus grande dimension. Les couleurs des bandes doivent contraster avec l'arrière-plan. Il y a lieu d'utiliser le rouge et le blanc ou l'orangé et le blanc, sauf lorsque ces couleurs ne se détachent pas bien sur l'arrière-plan. Les bandes extrêmes doivent être de la couleur la plus sombre.


Les dispositions types de marques ainsi que des exemples de marques et de feux de balisage sont indiquées respectivement aux figures 1 et 2.

La détermination de la largeur et du nombre impair des bandes est fixée conformément aux indications du tableau suivant :

Dimension la plus grande		Largeur de bande (a)
Supérieur à	Inférieur ou égale à	
1,5 m	210 m	1/7 de la plus grande dimension
210	270 m	1/9 de la plus grande dimension
270	330 m	1/11 de la plus grande dimension
330	390 m	1/13 de la plus grande dimension
390	450 m	1/15 de la plus grande dimension
450	510 m	1/17 de la plus grande dimension
510	570 m	1/19 de la plus grande dimension
570	630 m	1/21 de la plus grande dimension
(a) : Cette largeur ne peut pas être supérieure à 30 m.		

Figure 2. Exemples de marquages et de balisages pour les obstacles minces



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

2.5 Un obstacle mince doit être balisé en une seule couleur bien visible si sa projection sur un plan vertical mesure moins de 1,5m dans ses deux dimensions. La couleur rouge ou l'orangé doivent être utilisées sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

Note. — Avec certains arrière-plans, il peut s'avérer nécessaire d'avoir recours à une autre couleur que l'orangé ou le rouge pour obtenir un contraste suffisant.

2.6 Le recours à une couleur autre que l'orangé ou le rouge pour obtenir un contraste suffisant avec l'arrière-plan est autorisé par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile sur la base d'une étude aéronautique.

2.7 Les objets mobiles qui sont marqués à l'aide de couleurs, doivent être balisés en une seule couleur nettement visible comme suit :

- la couleur rouge pour les véhicules de secours,
- la couleur jaune pour les véhicules de service.


2.8 Les balises placées sur les obstacles massifs et minces ou dans leur voisinage doivent être situées de manière à être nettement visibles, à définir le contour général de l'obstacle et être reconnaissables par temps claire à une distance d'au moins 1000 m dans le cas d'un obstacle qui doit être observé d'un aéronef en vol et à une distance d'au moins 300 m dans le cas d'un obstacle observé du sol dans toutes les directions éventuelles d'approche des aéronefs.

La forme de ces balises doit être suffisamment distincte de celle des balises utilisées pour fournir d'autres types d'indications.

Ces balises ne doivent en aucun cas augmenter le danger que présentent les obstacles qu'elles signalent.

2.9 Les obstacles filiformes sont signalés de jour par des balises de forme sphérique ayant un diamètre d'au moins 60 cm.

2.10 L'espacement entre deux balises consécutives ou entre une balise et un pylône de soutien doit être déterminé en fonction du diamètre de la balise, mais ne doit dépasser en aucun cas :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

- a) 30 m lorsque le diamètre de la balise est de 60 cm. Cet espacement augmente progressivement en même temps que le diamètre de la balise jusqu'à
- b) 35 m lorsque le diamètre de la balise est de 80 cm. Cet espacement augmente encore progressivement jusqu'à un maximum de
- c) 40 m lorsque le diamètre de la balise est d'au moins 130 cm.

Lorsqu'il s'agit de câbles multiples, une balise doit être placée à un niveau qui ne doit pas être inférieur à celui du câble le plus élevé au point balisé.

2.11 Chaque balise doit être peinte d'une seule couleur. Les balises doivent être alternativement, de couleur blanche et de couleur rouge ou orangée. La teinte choisie doit faire contraste avec l'arrière-plan.

2.12 Lorsque pour une raison quelconque il n'a pas été possible d'installer des balises pour signaler les câbles aériens, il y a lieu d'utiliser les feux d'obstacles à haute intensité de type B placés sur les pylônes qui les supportent.

2.13 Les fanions de balisage d'obstacle massifs et minces doivent être disposés autour ou au sommet de l'obstacle ou autour de son arête la plus élevée.


Les fanions utilisés pour signaler des obstacles étendus ou des groupes d'obstacles très rapprochés et les uns des autres, doivent être disposés au moins tous les 15 m.

Les fanions ne doivent en aucun cas augmenter le danger que présentent les obstacles qu'ils signalent.

2.14 La surface des fanions de balisage d'obstacles fixes doit être au moins égale à celle d'un carré de 60 cm de côté et la surface des fanions de balisage d'obstacles mobiles doit être au moins égale à celle d'un carré de 90 cm de côté.

2.15 Les fanions de balisage d'obstacles fixes doivent être de couleur orangée ou comprenant deux sections triangulaires, l'une orangée et l'autre blanche, ou l'une rouge et l'autre blanche ;

Si ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan il y a lieu d'en choisir d'autres, le recours à d'autres couleurs doit se faire conformément aux dispositions du paragraphe §2.6.


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

2.16 Les fanions utilisés pour le balisage d'obstacles mobiles auront au moins 0,9 m de chaque côté et doivent être sous forme de damier composé de carrés d'au moins 30 cm de côté. Les couleurs du damier doivent contraster entre elles et avec l'arrière-plan.

L'orangé et le blanc ou le rouge et le blanc doivent être utilisés, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

Le recours à d'autres couleurs doit se faire conformément aux dispositions du paragraphe §2.6.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 3. BALISAGE LUMINEUX DES OBSTACLES MASSIFS ET MINCES

3.1 La présence d'obstacles qui doivent être dotés de balisage lumineux, doit être indiquée par des feux d'obstacles à basse, moyenne ou haute intensité ou par une combinaison de ces feux.

Les feux d'obstacle à haute intensité sont destinés à être utilisés aussi bien de jour que de nuit. Ces feux ne doivent pas provoquer d'éblouissement.

3.2 Balisage lumineux des objets d'une hauteur inférieure à 45 m au-dessus du niveau du sol

1. Les obstacles massifs et minces dont la hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant est inférieure à 45 m doivent être balisés à l'aide de feux d'obstacle à basse intensité de type A ou B.


2. Lorsqu'il s'avère que l'emploi de feux d'obstacle à basse intensité de type A ou B ne convient pas ou s'il est nécessaire de donner un avertissement spécial préalable, des feux d'obstacle à moyenne ou à haute intensité doivent être utilisés et ce suite à une étude aéronautique.

3.3 Les véhicules et les autres obstacles mobiles, à l'exclusion des aéronefs doivent être dotés de feux d'obstacle à basse intensité de type C.

Les véhicules d'escorte portant la mention «FOLLOW ME» doivent être balisés par des feux d'obstacle à basse intensité de type D.

3.4 Les feux d'obstacle à basse intensité de type B doivent être utilisés soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, conformément aux dispositions du paragraphe §3.5.

3.5 Les obstacles massifs et minces d'une certaine étendue ou dont la hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant est supérieure à 45 m doivent être balisés à l'aide des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A, B ou C.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

Les feux d'obstacle à moyenne intensité de type A ou C doivent être utilisés seuls, alors que les feux d'obstacle à moyenne intensité de type B doivent être utilisés soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à basse intensité de type B.

La combinaison des feux d'obstacles blanc et rouge ne doit pas être utilisée pour baliser le même obstacle.

3.6 Les obstacles massifs et minces dont la hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant est supérieure à 150 m doivent être signalés par des feux d'obstacle à haute intensité de type A, si une étude aéronautique montre que ces feux sont essentiels pour signaler, de jour, la présence de ces obstacles.

3.7 Les obstacles minces, tel que pylône soutenant des câbles aériens ou autres doivent être balisés par des feux d'obstacle à haute intensité de type B, si une étude aéronautique montre :

- que ces feux sont essentiels pour signaler, de jour, la présence des câbles, ou
- qu'il est impossible d'installer des balises sur ces câbles.

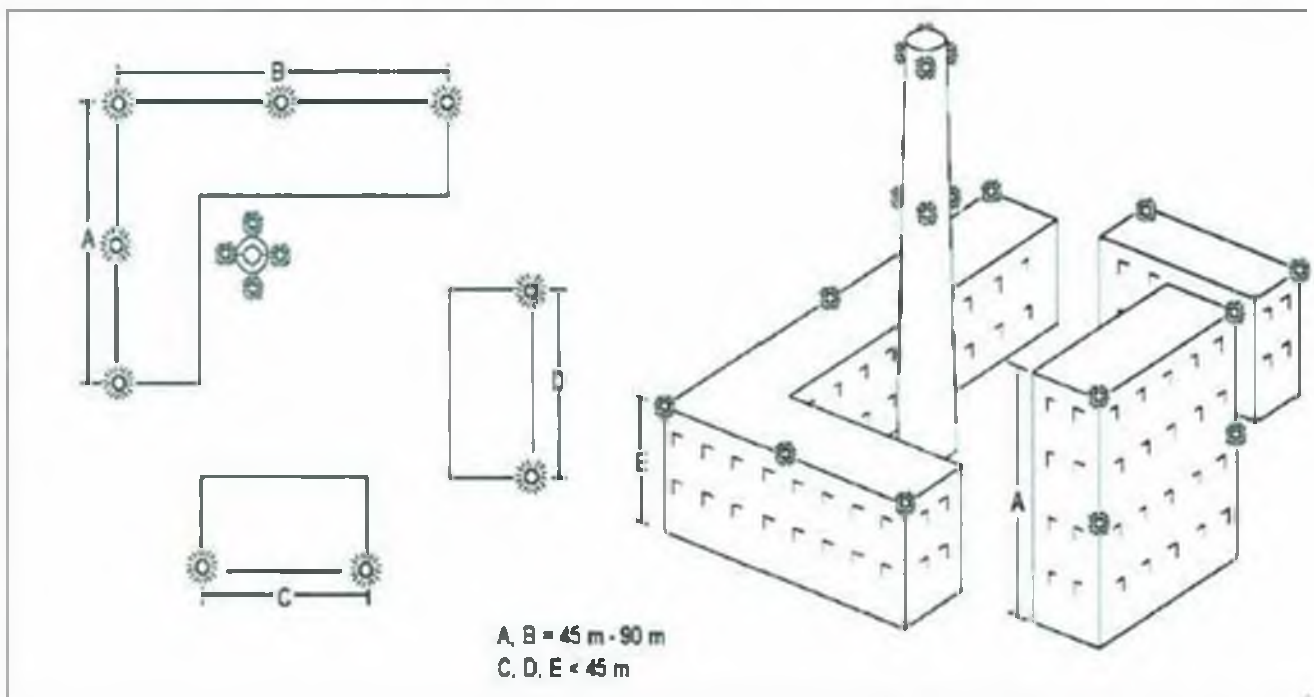
3.8 Dans les cas où, de l'avis de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, l'emploi de feux d'obstacle à haute intensité de type A ou B ou à moyenne intensité de type A pour le balisage de nuit risque d'éblouir les pilotes dans le voisinage de l'aérodrome, dans un rayon d'environ 10 000 m, ou de soulever des problèmes environnementaux graves, un système de balisage lumineux d'obstacle double doit être utilisé.

Un tel système doit comprendre des feux d'obstacle à haute intensité de type A ou B ou à moyenne intensité de type A, selon ce qui convient, destinés à être utilisés le jour et au crépuscule, et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B ou C destinés à être utilisés de nuit.


CHAPITRE 4. EMBLEMES DES FEUX D'OBSTACLE

- 4.1 Un ou plusieurs feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité doivent être placés aussi près que possible du sommet de l'obstacle. Les feux supérieurs doivent être disposés de façon à signaler au moins les pointes ou les arêtes de l'obstacle de côte maximale par rapport à la surface de limitation d'obstacle.
- 4.2 Dans le cas d'une cheminée ou autre construction de même nature, les feux supérieurs doivent être placés suffisamment au-dessous du sommet, de manière à réduire le plus possible la contamination due à la fumée. Les modèles de marquages et le balisage lumineux des constructions sont indiqués respectivement aux figures 2 et 3.

Figure 3. Balisage lumineux des constructions



- 4.3 Dans le cas d'un pylône ou d'un bâti d'antenne qui est signalé de jour par des feux d'obstacle à haute intensité et qui comporte un élément, comme une tige ou une antenne, de plus de 12 m sur le sommet duquel il n'est pas possible de placer un feu d'obstacle à haute intensité, ce feu doit être placé à l'endroit le plus haut possible, et, s'il y a lieu, un feu d'obstacle à moyenne intensité de type A doit être placé au sommet.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

4.4 Dans le cas d'un obstacle étendu ou d'un groupe d'obstacles très rapprochés les uns des autres, les feux supérieurs doivent être disposés au moins sur les points ou sur les arêtes de l'obstacle de côte maximale par rapport à la surface de limitation d'obstacle, de façon à indiquer le contour général et l'étendue des obstacles.

Si deux ou plusieurs arêtes sont à la même hauteur, l'arête la plus proche de l'aire d'atterrissage doit être balisée.

En cas d'utilisation des feux à basse intensité, ces feux doivent être disposés à des intervalles longitudinaux n'excédant pas 45 m.

En cas d'utilisation des feux à moyenne intensité, ces feux doivent être disposés à des intervalles longitudinaux n'excédant pas 900 m.

4.5 Lorsque la surface de limitation d'obstacle en cause est en pente et que le point le plus élevé au-dessus de cette surface n'est pas le point le plus élevé de l'obstacle, des feux d'obstacle supplémentaires doivent être placés sur la partie la plus élevée de l'obstacle.


4.6 Si un obstacle est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et si le sommet de l'obstacle se trouve à plus de 105 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants et lorsque l'obstacle à baliser est entouré par des immeubles, des feux supplémentaires doivent être installés à des niveaux intermédiaires.

Ces feux supplémentaires doivent être placés à des intervalles aussi égaux que possible entre le feu placé au sommet de l'obstacle et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 105 m.

Les feux intermédiaires doivent être disposés en conformité avec le paragraphe §3.4.

4.7 Si un obstacle est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B et si le sommet de l'obstacle se trouve à plus de 45 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants et lorsque l'obstacle à baliser est entouré par des immeubles, des feux supplémentaires doivent être installés à des niveaux intermédiaires.

Ces feux supplémentaires doivent être des feux d'obstacle à basse intensité de type B et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B disposés en alternance et placés à

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---


des intervalles aussi égaux que possible entre le feu installé au sommet de l'obstacle et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre les feux ne devant pas dépasser 52 m.

- 4.8 Si un obstacle est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type C et si le sommet de l'obstacle se trouve à plus de 45 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants et lorsque l'obstacle à baliser est entouré par des immeubles, des feux supplémentaires doivent être installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires doivent être placés à des intervalles aussi égaux que possible entre le feu installé au sommet de l'obstacle et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m.
- 4.9 En cas d'utilisation des feux d'obstacle à haute intensité de type A, ils doivent être espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, tel que prévu au paragraphe §4.4, sauf dans le cas où l'obstacle à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles doit être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage.
- 4.10 Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type B sont utilisés, ils doivent être situés à trois niveaux, à savoir :
- au sommet du pylône ;
 - au niveau le plus bas de la suspension des câbles ;
 - environ à mi-hauteur entre ces deux niveaux.
- 4.11 Les angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité des types A et B doivent être conformes aux indications du tableau suivant :

Tableau 2. Angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité

Hauteur du dispositif lumineux au-dessus du relief	Angle de calage du feu au-dessus de l'horizontale
supérieure à 151 m AGL	0°
122 m – 151 m AGL	1°
92 m – 122 m AGL	2°
moins de 92 m AGL	3°

4.12 Le nombre et la disposition des feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité à prévoir à chacun des niveaux balisés doivent être tels que l'obstacle soit signalé dans tous les azimuts. Lorsqu'un feu se trouve masqué dans une certaine direction par une partie du même obstacle ou par un obstacle adjacent, des feux supplémentaires doivent être installés sur l'un ou l'autre obstacle, selon le cas, mais de façon à respecter le contour de l'obstacle à baliser. Tout feu masqué qui ne sert en rien à préciser les contours de l'obstacle peut être omis.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 5. CARACTERISTIQUES DES FEUX D'OBSTACLE

- 5.1 Les feux d'obstacle à basse intensité des types A et B placés sur des obstacles fixes doivent être des feux fixes de couleur rouge.
- 5.2 Les feux d'obstacle à basse intensité de type C disposés sur des véhicules associés aux situations d'urgence ou à la sécurité doivent être des feux bleus à éclats, et ceux qui sont placés sur les autres véhicules doivent être des feux jaunes à éclats.
- 5.3 Les feux d'obstacle à basse intensité de type D disposés sur des véhicules d'escorte portant la mention « FOLLOW ME » doivent être des feux jaunes à éclats.
- 5.4 Les feux d'obstacle à basse intensité placés sur des obstacles à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques, doivent être des feux rouges fixes. Les feux doivent avoir une intensité suffisante pour être nettement visibles compte tenu de l'intensité des feux adjacents et du niveau général d'éclairage.
- 5.5 Les caractéristiques des feux d'obstacles à basse intensité des types A, B, C, et D doivent être conformes aux spécifications techniques indiquées au Tableau 3.
- 5.6 Les feux d'obstacle à moyenne intensité de type A doivent être des feux blanc à éclats; ceux de type B doivent être des feux rouges à éclats; ceux de type C doivent être des feux rouges fixes. Les caractéristiques de ces feux doivent être conformes aux spécifications indiquées au Tableau 3.
- 5.7 Les feux d'obstacle à moyenne intensité des types A et B qui sont disposés sur un obstacle doivent émettre des éclats simultanés.
- 5.8 Les feux d'obstacle à haute intensité des types A et B doivent être des feux blancs à éclats.
- 5.9 Les feux d'obstacle à haute intensité des types A et B doivent être conformes aux spécifications indiquées au Tableau 3.

5.10 Les feux d'obstacle à haute intensité de type A, situés sur un obstacle doivent émettre des éclats simultanés.

5.11 Les feux d'obstacle à haute intensité de type B signalant la présence d'un pylône supportant des câbles aériens doivent émettre des éclats séquentiels, dans l'ordre suivant : d'abord le feu intermédiaire, puis le feu supérieur, et enfin le feu inférieur.

5.12 La durée des intervalles entre les éclats, par rapport à la durée totale du cycle, doit correspondre approximativement aux rapports indiqués ci-après.

Tableau 3. Caractéristiques des feux d'obstacles

1	2	3	4	5	6	7
Type de feu	Couleur	Type de signal (fréquence des éclats)	Intensité de référence (cd) à la luminance de fond indiquée (b)			Tableau de répartition lumineuse
			Jour (supérieure à 500 cd/m ²)	Crépuscule (50-500 cd/m ²)	Nuit (inférieure à 50 cd/m ²)	
Faible intensité type A (obstacle fixe)	Rouge	fixe	S/O	S/O	10	Tableau 4
Faible intensité type B (obstacle fixe)	Rouge	Fixe	S/O	S/O	32	Tableau 4
Faible intensité type C (obstacle mobile)	Jaune/Bleu (a)	À éclats (60-90/min)	S/O	40	40	Tableau 4
Faible intensité type D (véhicule d'escorte)	Jaune	À éclats (60-90/min)	S/O	200	200	Tableau 4
Moyenne intensité type A	Blanc	À éclats (20-60/min)	20 000	20 000	2 000	Tableau 5
Moyenne intensité type B	Rouge	À éclats (20-60/min)	S/O	S/O	2 000	Tableau 5
Moyenne intensité type C	Rouge	Fixe	S/O	S/O	2 000	Tableau 5
Haute intensité type A	Blanc	À éclats (40-60/min)	200 000	20 000	2 000	Tableau 5
Haute intensité type B	Blanc	À éclats (40-60/min)	100 000	20 000	2 000	Tableau 5

a) Voir le § 5.2

b) Pour les feux à éclats, intensité effective déterminée selon les indications du Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie

Tableau 4. Répartition lumineuse pour feux d'obstacle à faible intensité

	Intensité minimale (a)	Intensité maximale (a)	Ouverture de faisceau dans le plan vertical (f)	
			Ouverture de faisceau minimale	Intensité
Type A	10 cd (b)	S/O	10°	5 cd
Type B	32 cd (b)	S/O	10°	16 cd
Type C	40 cd (b)	400 cd	12° (d)	20 cd
Type D	200 cd (c)	400 cd	S/O (e)	S/O


- a) 360° dans le plan horizontal. Pour les feux à éclats, l'intensité est exprimée en intensité effective, déterminée conformément au Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4e Partie.
- b) Entre 2° et 10° dans le plan vertical. Les angles de site sont établis en rapport avec le plan horizontal lorsque le dispositif lumineux est à niveau.
- c) Entre 2° et 20° dans le plan vertical. Les angles de site sont établis en rapport avec le plan horizontal lorsque le dispositif lumineux est à niveau.
- d) L'intensité de pointe devrait être située à 2,5° approximativement dans le plan vertical.
- e) L'intensité de pointe devrait être située à 17° approximativement dans le plan vertical.
- f) L'ouverture du faisceau est définie comme l'angle entre le plan horizontal et les directions pour lesquelles l'intensité dépasse celle qui est mentionnée dans la colonne « intensité ».

Tableau 5. Répartition lumineuse pour feux d'obstacle à intensité moyenne et haute selon les intensités de référence du Tableau 3

Intensité de référence	Exigences minimales					Recommandations				
	Angle de site (b)			Ouverture du faisceau dans le plan vertical (c)		Angle de site (b)			Ouverture du faisceau dans le plan vertical (c)	
	0°		1°			0°	-1°	-10°		
	Intensité moyenne minimale (a)	Intensité minimale (a)	Intensité minimale (a)	Ouverture de faisceau minimale	Intensité (a)	Intensité maximale (a)	Intensité maximale (a)	Intensité maximale (a)	Ouverture de faisceau maximale	Intensité (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7 500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3 750	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7 500	3°	7 500	25 000	11 250	750	S/O	S/O
2 000	2 000	1 500	750	3°	750	2 500	1 125	75	S/O	S/O

- a) 360° dans le plan horizontal. Toutes les intensités sont exprimées en candelas. Pour les feux à éclats, l'intensité est exprimée en intensité effective.
- b) Les angles de site sont établis en rapport avec le plan horizontal lorsque le dispositif lumineux est à niveau.
- c) L'ouverture du faisceau est définie comme l'angle entre le plan horizontal et les directions pour lesquelles l'intensité dépasse celle qui est mentionnée dans la colonne « intensité ».

Note. — Une ouverture de faisceau étendue peut être nécessaire dans une configuration particulière et être justifiée par une étude aéronautique.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 6. ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DU BALISAGE


6.1 L'exploitant des obstacles balisés doit veiller :

- au bon fonctionnement du balisage pour assurer la conformité avec les dispositions du présent règlement,
- à l'entretien régulier du balisage en vue d'assurer la conformité avec les spécifications techniques prévues dans le présent règlement.

En cas d'impossibilité du rétablissement immédiat de l'état ou du fonctionnement du balisage d'un obstacle, suite à une dégradation ou à une défaillance, son exploitant doit informer, sans délais, le commandant de l'aérodrome le plus proche en donnant des précisions sur cet obstacle.


Cette information ne décharge en aucun cas, l'exploitant de sa responsabilité quant au rétablissement de l'état ou du fonctionnement normal du balisage, dans les plus brefs délais et dans tous les cas, dans un délai n'excédant pas 24 heures à partir du constat de la dégradation ou de la défaillance.

- 6.2 Les feux d'obstacle rouges et les feux d'obstacle à basse intensité doivent être allumés 30 minutes avant le coucher du soleil et doivent rester allumés jusqu'à 30 minutes après le lever du soleil. Toutefois, ces feux doivent être allumés de jour si les conditions de visibilité sont réduites autour de l'obstacle ou un changement significatif des conditions météorologiques est apparu.
- 6.3 L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit prendre les mesures nécessaires pour assurer le contrôle visuel périodique du balisage prescrit de tous les obstacles situés dans les zones grevées de servitudes aéronautiques de l'aérodrome.
- 6.4 A l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile assure un contrôle visuel périodique du balisage prescrit des obstacles situés dans ces zones.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 7. BALISAGE PROVISOIRE

- 7.1 Aussitôt qu'une construction constitue un obstacle pour le trafic aérien, pendant son déroulement, le sommet de la construction doit être pourvu de manière permanente d'au moins un balisage lumineux.
- 7.2 Lorsque le sommet de la construction est plus haut que 150 m, chaque niveau supérieur, où il est normalement prévu d'installer des balises lumineuses, sera signalé à l'aide de deux feux d'obstacle.
- 7.3 Le balisage lumineux provisoire assure à chaque niveau balisé la vue d'au moins un feu quelle que soit la direction d'observation.
- 7.4 Le balisage lumineux provisoire fonctionnera en continu jusqu'au moment où il est remplacé par le balisage définitif.
- 7.5 Les structures et/ou grues à tour doivent être pourvues d'une signalisation lorsqu'elles percent les surfaces de limitation d'obstacles d'un aéroport.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Edition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 8. CONTRÔLE DES OBSTACLES

8.1 Introduction

8.1.1 Le présent chapitre a pour objet de définir les dispositions nécessaires afin d'instaurer un processus de contrôle des obstacles qui permet de protéger l'espace aérien environnant un aérodrome vis-à-vis des obstacles pour permettre aux aéronefs amenés à l'utiliser d'évoluer en toute sécurité, conformément aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et en respectant les servitudes aéronautiques de dégagement définis.

8.1.2 Surface de limitation d'obstacle

Pour une piste donnée, les spécifications en matière de limitation d'obstacles sont définies en fonction des opérations auxquelles cette piste est destinée, soit décollages ou atterrissages, et du type d'approche.

Les spécifications techniques des surfaces de limitation d'obstacles sont décrites au Chapitre 4 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire (RACI 6001) relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes.

8.1.3 Carte d'obstacles d'aérodrome- OACI type A

La carte d'obstacles d'aérodrome-OACI type «A» représente un plan et un profil de chaque piste, des prolongements d'arrêt et des prolongements dégagés correspondants, de l'aire de trajectoire de décollage ainsi que des obstacles significatifs.

Cette carte contient des renseignements détaillés sur les obstacles se trouvant à l'intérieur de l'aire sous-jacente à la trajectoire de décollage, et qui font saillie au-dessus d'une surface plane de pente égale à 1.2% et de même origine que l'aire de trajectoire de décollage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Édition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

8.2 Responsabilités

8.2.1 L'exploitant d'aérodrome doit maintenir une vigilance permanente pour le contrôle des obstacles au sein et en dehors de l'aérodrome afin d'éviter l'apparition et la prolifération des nouveaux obstacles qui peuvent compromettre la sécurité des opérations aériennes.

L'exploitant d'aérodrome a la responsabilité d'assurer les dispositions suivantes :


- la surveillance des surfaces de limitations d'obstacles et de la carte d'obstacle d'aérodrome-OACI type «A», afin de détecter tout empiètement de ces surfaces;
- le contrôle des obstacles, qui relèvent de l'autorité de l'exploitant d'aérodrome, au sein et en dehors de l'aérodrome ;
- la surveillance de la hauteur des édifices ou des constructions à l'intérieur des limites de surfaces de limitation d'obstacles et la carte d'obstacle d'aérodrome-OACI type «A»;
- le contrôle des nouveaux aménagements au voisinage des aérodromes ;
- l'évaluation préliminaire des obstacles ;
- la notification des résultats de ces actions à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

8.2.2 Chaque exploitant d'aérodrome doit désigner au sein de son organisation une entité chargée du contrôle des obstacles.

8.2.3 Une ou plusieurs procédures relatives au contrôle des obstacles doivent être élaborées tout en explicitant les responsabilités en matière de contrôle des obstacles, les acteurs déclencheurs, les différentes mesures à entreprendre, le programme des inspections, les équipements et les moyens utilisés, ainsi que les différents documents nécessaires pour la bonne application de ces procédures.

8.3 Levers d'obstacles

8.3.1 L'identification des obstacles exige une étude technique complète de toutes les régions situées au-dessous des surfaces de limitations d'obstacles.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Édition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

8.3.2 Le lever initial d'obstacles doit être réalisé afin d'établir une carte représentant une vue en plan de l'ensemble de l'aérodrome et de ses environs jusqu'à la limite extérieure de la surface conique (et jusqu'à la surface horizontale extérieure lorsque celle-ci est établie), ainsi que des profils de toutes les surfaces de limitation d'obstacles.

Les levers techniques peuvent être complétés par des photographies aériennes et un lever photogrammétrique de manière à identifier éventuellement des obstacles qui ne sont pas directement visibles à partir de l'aérodrome.

Une base de données qui sera prise comme situation initiale aux obstacles existants sera mise en place par l'exploitant d'aérodrome.

8.3.3 Des levers périodiques doivent être effectués pour s'assurer de la validité des informations contenues dans le lever initial. Une périodicité maximale de 5 ans pourrait être adoptée à cet effet.

8.3.4 Des levers supplémentaires doivent être effectués chaque fois que des changements significatifs surviennent, notamment la modification des caractéristiques physiques de l'aérodrome (la longueur, l'altitude ou l'orientation d'une piste...) et l'exécution d'un programme d'enlèvement d'obstacles.


8.3.5 Les modifications apportées aux renseignements sur les obstacles à la suite de ces levers doivent être notifiés au Service d'Information Aéronautique (AIP).

8.4 Programme des inspections visuelles

8.4.1 L'exploitant d'aérodrome doit établir un programme régulier et fréquent des inspections visuelles de toutes les zones qui entourent l'aérodrome afin de s'assurer que toute construction ou croissance naturelle susceptible d'empiéter les surfaces de limitation d'obstacles, soit identifiée avant qu'elle ne constitue un obstacle aux opérations aériennes.

8.4.2 Le programme des inspections de contrôle des obstacles doit définir les différentes zones à inspecter, ainsi que la périodicité :

- des inspections au sein et au voisinage de l'aérodrome ;
- de la surveillance visuelle des zones sensibles autour de l'aérodrome ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif au Contrôle et au balisage des obstacles à la navigation aérienne</p> <p>« RACI 6132 »</p>	<p>Édition 1 Date : 30/01/2019 Amendement 0 Date : 30/01/2019</p>
--	---	---

- de la surveillance visuelle des surfaces de limitations d'obstacles et de la carte d'obstacle d'aérodrome-OACI type «A».

8.4.3 Ce programme d'inspection doit comprendre également une observation visuelle de tous les feux d'obstacle, aussi bien sur l'aérodrome qu'à l'extérieur de l'aérodrome.

8.4.4 Des mesures correctives doivent être prises en cas de fonctionnement défectueux des feux d'obstacles qui relèvent de l'autorité de l'exploitant d'aérodrome.

8.4.5 Dans le cas d'un dysfonctionnement constaté au niveau des feux d'obstacles qui ne relèvent pas de l'autorité de l'exploitant d'aérodrome, un écrit de notification doit être adressé à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

8.5 Notification à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile

8.5.1 L'exploitant d'aérodrome doit notifier à l'ANAC la nature, le propriétaire, l'emplacement, l'altitude du terrain naturel, la hauteur des obstacles, ou tout autre renseignement supplémentaire, dans le cas de :

- l'érection d'un nouvel obstacle ;
- la modification d'un obstacle déjà existant ;
- l'empiètement des surfaces de limitation des obstacles ou celles de la carte d'obstacle d'aérodrome-OACI type « A ».

8.6 Objets situés en dehors des surfaces de limitation d'obstacles

8.6.1 Tout projet de construction envisagé au-delà des limites des surfaces de limitation d'obstacles, et dont la hauteur dépasse 150 mètres, sera soumis à l'approbation de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile pour permettre une étude aéronautique des incidences de cette construction sur l'exploitation des avions.

8.6.2 Dans les zones situées au-delà des limites des surfaces de limitation d'obstacles, sont considérés comme obstacles tout objet d'une hauteur de 150 m ou plus au-dessus du sol, à moins qu'une étude aéronautique spéciale ne démontre qu'ils ne constituent pas un danger pour les avions.

___ FIN ___