

ANNEXE A

**CONDITIONS D'HOMOLOGATION ET PROCÉDURES
D'EXPLOITATION DES AÉRODROMES**

DEFINITIONS-ABREVIATIONS

(page intentionnellement vide)

DÉFINITIONS-ABREVIATIONS

I. DEFINITIONS

Les termes employés dans le présent arrêté et ses annexes A et B ont la signification suivante :

Aérodrome terrestre

Surface définie sur terre (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels) destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aire à signaux

Aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage

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

Aire de demi-tour sur piste

Aire définie sur un aérodrome terrestre, contiguë à une piste, pour permettre aux avions d'effectuer un virage à 180° sur la piste.

Aire de manœuvre

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

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.

Aire de trafic

Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Aire de sécurité d'extrémité de piste

Aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de piste et adjacente à l'extrémité de bande, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommage matériels au cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste en fin d'atterrissage ou en fin de décollage.

Altitude d'un aérodrome

Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

Approches parallèles indépendantes

Approches simultanées en direction de pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles, sans minimum réglementaire de séparation radar entre les aéronefs se trouvant à la verticale des prolongements des axes de pistes adjacentes.

Approches parallèles interdépendantes

Approches simultanées en direction de pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles, avec minimum réglementaire de séparation radar entre les aéronefs se trouvant à la verticale des prolongements des axes de pistes adjacentes.

Balise

Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite.

Bande de piste

Aire comprenant la piste et, lorsqu'il(s) existe(nt), le(s) prolongement(s) d'arrêt destinée :

- à réduire les risques de dommages matériels en cas de sortie de piste d'un aéronef et;
- à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Barre d'arrêt

Ensemble de feux lumineux rouges disposés en ligne droite et encastrés en travers de la voie de circulation au point où l'on désire que la circulation s'arrête.

Barrette

Ensemble composé d'au moins trois feux aéronautiques à la surface, très rapprochés et disposés en une ligne droite transversale de telle façon qu'à une certaine distance, il donne l'impression d'une courte barre lumineuse.

Catégories d'aéronefs

Les catégories d'aéronefs (A, B, C, D, E) sont celles définies dans le cadre de l'établissement des procédures de départ, attente et d'approche aux instruments par instruction du ministre chargé de l'aviation civile ¹.

Codes de référence d'infrastructure d'aérodrome

Toute partie d'infrastructure d'un aérodrome est dotée d'un code de référence défini par le ministre chargé de l'aviation civile et constitué de deux éléments, un chiffre de code et une lettre de code, conformément au tableau suivant :

| Elément de code 1 | | Elément de code 2 | | |
|-------------------|----------------------------------|-------------------|-----------------------|---|
| Chiffre de code | Distance de référence de l'avion | Lettre de code | Envergure | Largeur hors tout du train principal (distance entre les bords extérieurs des roues du train principal) |
| 1 | moins de 800 m | A | moins de 15 m | moins de 4,5 m |
| 2 | de 800 m à 1200 m exclus | B | de 15 m à 24 m exclus | de 4,5 m à 6 m exclus |
| 3 | de 1200 m à 1800 m exclus | C | de 24 m à 36 m exclus | de 6 m à 9 m exclus |
| 4 | 1800 m et plus | D | de 36 m à 52 m exclus | de 9 m à 14 m exclus |
| | | E | de 52 m à 65 m exclus | de 9 m à 14 m exclus |
| | | F | de 65 m à 80 m exclus | de 14 m à 16 m exclus |

Le chiffre de code correspond à la plus grande des distances de référence des avions auxquels la piste est destinée.

La lettre de code correspond à la plus élevée des catégories déterminées par la valeur numérique des caractéristiques des avions auxquels l'installation est destinée.

Décollage par faible visibilité (LVTO)

Décollage sur une piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 400 m.

¹ Instruction n°20754/DNA du 12 octobre 1982 modifiée relative à l'établissement des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments - Première partie § 1.1.4.

Délai de commutation (d'un feu)

Temps nécessaire pour que l'intensité lumineuse d'un feu, mesurée dans une direction donnée, baisse au-dessous de 50 % et revienne à 50 % pendant un passage d'une source d'énergie à une autre, lorsque le feu fonctionne à des intensités de 25 % ou plus.

Densité de trafic

- a) **Faible** : Lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne n'est pas supérieur à 15 mouvements par piste, ou lorsqu'il est généralement inférieur à un total de 20 mouvements sur l'aérodrome.
- b) **Moyenne** : Lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne est de l'ordre de 16 à 25 mouvements par piste, ou lorsqu'il y a généralement un total de 20 à 35 mouvements sur l'aérodrome.
- c) **Forte** : Lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne est de l'ordre de 26 mouvements par piste ou plus, ou lorsqu'il est généralement supérieur à un total de 35 mouvements sur l'aérodrome.

Note : Le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne correspond à la moyenne arithmétique, pour l'ensemble de l'année, du nombre de mouvements pendant l'heure la plus occupée de la journée. Décollages et atterrissages constituent des mouvements.

Départs parallèles indépendants. :

Départs simultanés sur pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles.

Distance de référence de l'avion :

Longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère type, en air calme, et avec une pente de piste nulle, comme l'indiquent le manuel de vol de l'avion prescrit par les services chargés de la certification ou les renseignements fournis par le constructeur d'avion. La longueur en question représente, lorsque cette notion s'applique, la longueur de piste équilibrée pour les avions et, dans les autres cas, la distance de décollage.

Distances déclarées :

- a) Distance de roulement utilisable au décollage (TORA) : longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.
- b) Distance utilisable au décollage (TODA) : distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a un.
- c) Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA) : distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.
- d) Distance utilisable à l'atterrissage (LDA) : longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

Feu aéronautique à la surface

Feu, autre qu'un feu de bord, spécialement prévu comme aide de navigation aérienne.

Feux de protection de piste

Feux destinés à avertir les pilotes et les conducteurs de véhicules qu'ils sont sur le point de s'engager sur une piste en service.

Indicateur de direction d'atterrissage

Dispositif indiquant visuellement la direction et le sens désignés pour l'atterrissage et le décollage.

Intensité efficace

L'intensité efficace d'un feu à éclats est égale à l'intensité d'un feu fixe de même couleur, qui permettrait d'obtenir la même portée visuelle dans des conditions identiques d'observation.

Intersection de voies de circulation

Jonction de deux ou plusieurs voies de circulation.

Marque

Symbole ou groupe de symboles mis en évidence à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques.

Mouvements parallèles sur pistes spécialisées

Mouvements simultanés sur pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles, au cours desquels une piste sert exclusivement aux approches et l'autre piste exclusivement aux départs.

Procédures par faible visibilité (LVP : Low Visibility Procedures) :

Procédures d'exploitation appliquées à un aéroport en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des opérations par faible visibilité, notamment lors d'approches de précision de catégorie II et III et de décollages par faible visibilité.

Note : Elles sont mises en oeuvre en dessous des valeurs de portée visuelle de piste et de plafond spécifiées dans la présente annexe.

Objet frangible :

Objet de faible masse conçu pour casser, se déformer ou céder sous l'effet d'un impact, de manière à présenter le moins de risques possibles pour les aéronefs.

Obstacle :

Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Panne de courte durée

Panne dont la durée n'excède pas 12 heures.

Phare aéronautique

Feu aéronautique à la surface, visible d'une manière continue ou intermittente dans tous les azimuts afin de désigner un point particulier à la surface de la terre.

Phare d'aéroport

Phare aéronautique servant à indiquer aux aéronefs en vol l'emplacement d'un aéroport.

Phare d'identification

Phare aéronautique émettant un indicatif permettant de reconnaître un point de référence déterminé.

Piste

Aire rectangulaire aménagée, sur un aéroport terrestre, afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs. Les grands côtés de ce rectangle sont appelés bords de piste, ses petits côtés extrémités de piste et son axe longitudinal, axe de piste.

Piste à vue

Piste non dotée de procédures aux instruments.

Piste aux instruments

Piste dotée d'au moins une procédure aux instruments qu'elle soit d'approche ou de départ.

Piste de décollage

Piste réservée au décollage seulement.

Pistes quasi parallèles

Pistes sans intersection dont les prolongements d'axe présentent un angle de convergence ou de divergence inférieur ou égal à 15°.

Plafond

Hauteur de la plus basse couche de nuages couvrant plus de la moitié du ciel ou, à défaut, hauteur instrumentale de la base des nuages transmise par un télémètre de nuages.

Plate-forme d'attente de circulation

Aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente, ou dépassés, pour faciliter la circulation à la surface.

Plate-forme de dégivrage/antigivrage

Aire spécifique, comprenant une partie intérieure destinée au stationnement de l'aéronef devant recevoir un traitement de dégivrage/antigivrage, et une partie extérieure destinée au mouvement de deux ou plusieurs dispositifs mobiles de dégivrage/antigivrage.

Point d'arrêt avant piste :

Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, à moins d'avoir reçu une clairance contraire du contrôle ou en l'absence du contrôle, à moins que le pilote ait assuré lui-même sa sécurité.

Point d'arrêt intermédiaire :

Point établi en vue du contrôle de la circulation, auquel les aéronefs et les véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, lorsqu'ils en auront reçu instruction de la tour de contrôle d'aérodrome, jusqu'à être autorisés à poursuivre.

Portée optique météorologique (POM) :

La plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées, situé près du sol, lorsqu'il est observé sur un fond lumineux.

Portée visuelle de piste (RVR : Runway Visual Range)

Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Note : La portée visuelle de piste est fournie, lorsque la VIS ou la RVR est inférieure à 1500 m.

Elle est évaluée, soit par un calcul automatique intégrant les mesures instrumentales relatives au coefficient de transmission de l'atmosphère et la luminance de fond et des informations sur l'intensité du balisage lumineux (**RVR instrumentale**), soit en fonction des besoins du trafic et des disponibilités en personnels, par une observation visuelle directe (**VIBAL**).

Poste de dégivrage/antigivrage

Installation où les surfaces d'un avion sont nettoyées du givre, de la glace ou de la neige (dégivrage), ou traitées en vue d'empêcher la formation de givre ou de glace ou l'accumulation de neige ou de neige fondante (antigivrage) pendant une période limitée.

Poste de stationnement d'aéronef

Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

Procédure d'approche aux instruments

Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les références instrumentales, avec une marge de protection spécifiée au dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacle en attente ou en route deviennent à nouveau applicables.

Procédure d'approche aux instruments autre qu'une procédure d'approche de précision

Approche classique (approche de non précision)

Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

Approche et atterrissage avec guidage vertical

Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissages de précision.

Note : Le guidage latéral et vertical est un guidage assuré soit par une aide de navigation au sol, soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Hauteur minimale de descente (MDH)

Pour une approche classique, hauteur la plus basse des roues de l'aéronef par rapport à un niveau spécifié sur les cartes IAC, à laquelle la descente doit obligatoirement être interrompue si :

- les références visuelles extérieures ne sont pas acquises ou sont insuffisantes pour assurer la réussite de l'approche et de l'atterrissage avec les moyens disponibles ;
- compte tenu des références visuelles extérieures disponibles, la position ou la trajectoire de l'avion apparaît telle qu'elle compromet la réussite de la fin de l'approche et de l'atterrissage avec les moyens disponibles.

Procédure d'approche de précision

Procédure d'approche directe aux instruments utilisant des informations d'azimut, de site et de distance fournies par une installation électronique au sol (ILS, MLS, PAR...).

Hauteur de décision (DH)

Pour une approche de précision ou pour une approche avec guidage vertical, hauteur la plus basse des roues de l'aéronef, par rapport à l'altitude du seuil de piste utilisé, à laquelle une procédure d'approche interrompue doit obligatoirement être exécutée si :

- les références visuelles extérieures ne sont pas acquises ou sont insuffisantes pour assurer la réussite de l'approche et de l'atterrissage avec les moyens disponibles ;
- compte tenu des références visuelles extérieures disponibles, la position ou la trajectoire de l'aéronef apparaît telle qu'elle compromet la réussite de la fin de l'approche et de l'atterrissage avec les moyens disponibles.

Catégories d'approches de précision

| | |
|---------------------------------|--|
| approche de catégorie I | DH \geq 60 m (200 pieds) ; RVR \geq 550 m |
| approche de catégorie I décalée | DH \geq 75 m (250 pieds) ; RVR \geq 600 m |
| approche de catégorie II | 60 m (200 pieds) > DH \geq 30 m (100 pieds) ; RVR \geq 300 m ; |
| approche de catégorie III | |
| catégorie III A : | DH < 30 m (100 pieds) ; RVR \geq 200 m ; |
| catégorie III B : | DH < 15 m (50 pieds) ; 200 m > RVR \geq 75 m. |

Note : Le PAR ne permet que l'exécution d'approches de précision de catégorie I.

Prolongement d'arrêt (SWY)

Aire rectangulaire, définie au sol, coaxiale à la piste, adjacente à l'une de ses extrémités, et aménagée de façon à permettre à un aéronef de terminer sa manœuvre de décollage interrompu dite d'accélération-arrêt et de pouvoir le faire sans subir de dommage.

Prolongement dégagé (CWY)

Aire rectangulaire définie au sol ou sur l'eau, coaxiale à la piste, adjacente à l'une de ses extrémités, incorporant le prolongement d'arrêt s'il existe, et constituant une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée.

Segment de confirmation

Feux axiaux de balisage lumineux de voie de circulation asservis au fonctionnement de la barre d'arrêt.

Service de gestion d'aire de trafic

Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Seuil

Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

Seuil décalé

Seuil qui n'est pas situé à l'extrémité de la piste.

Signe d'identification d'aérodrome

Signe qui, placé sur un aérodrome, sert à l'identification, en vol, de cet aérodrome.

Visibilimètres

Instruments de mesures à partir desquels la portée visuelle de piste (**RVR**) ou la visibilité météorologique (**VIS**) peut être déterminée.

Ces instruments sont de type transmissomètres ou diffusomètres :

a) diffusomètre à diffusion frontale :

Instrument utilisé pour estimer le coefficient d'extinction en mesurant le flux d'un faisceau lumineux qui est diffusé par les particules atmosphériques.

b) Transmissomètre

Instrument de mesure directe du facteur de transmission entre deux points de l'espace, c'est à dire sur une distance ou ligne de base, donnée.

Note : Le terme de visibilimètre est utilisé dans l'annexe A au présent arrêté pour faciliter la lecture des paragraphes concernant les diffusomètres et les transmissomètres. (voir I. 6.1 pour la décision d'installer soit des diffusomètres, soit des transmissomètres)

Visibilité (VIS)

La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes : a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir, de dimensions appropriées, situé près du sol, lorsqu'il est observé sur un fond lumineux;

b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1000 Cd lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.

Elle est actuellement mesurée et communiquée selon le a) et on a donc $VIS = POM$.

Les deux distances sont différentes pour un coefficient d'atténuation donné de l'atmosphère, et la distance b) varie selon la luminance du fond. La distance a) est représentée par la portée optique météorologique (POM). La VIS est actuellement mesurée et communiquée selon le a) et on a donc $VIS = POM$.

Elle est déterminée visuellement à partir d'objets sélectionnés selon leurs caractéristiques géométriques et photométriques et dont la distance au point d'observation est connue ou de manière instrumentale, à l'aide d'un visibilimètre.

Voie de circulation

Une voie de circulation est une voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre différentes parties de l'aire de mouvement; on distingue :

- l'entrée de piste qui permet aux aéronefs d'accéder à la piste ;
- la sortie de piste qui permet aux aéronefs de quitter la piste ;
- la voie de relation qui permet le déplacement des aéronefs entre les entrées ou sorties de piste et les aires de stationnement ; elle est incluse dans l'aire de mouvement ;

- la voie de desserte qui est une voie de circulation qui borde ou traverse les aires de trafic ;
- la voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef qui fait partie de l'aire de trafic et qui est destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef ;
- la voie de circulation d'aire de trafic qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire ;
- la voie de sortie rapide qui est raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un aéronef qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie. »

Voie de service

Route de surface aménagée sur l'aire de mouvement et destinée à l'usage exclusif des véhicules.

Zone dégagée d'obstacles (OFZ)

Zone située au-dessus de la surface intérieure d'approche, des surfaces intérieures de transition, de la surface d'atterrissage interrompu et de la partie de la bande de piste limitée par ces surfaces, qui n'est traversée par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et frangibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne et des cas prévus dans le présent arrêté.

Zone de toucher des roues

Partie de la piste, située au-delà du seuil, où il est prévu que les avions qui atterrissent entrent en contact avec la piste.

Zones de vol protégées

Espaces aériens établis expressément pour atténuer les effets préjudiciables des émissions laser.

II. GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS

(utilisées dans le présent arrêté et ses annexes A et B)

Note préliminaire :

Certaines dispositions de la présente annexe à l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA) font référence à des documents édités par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) [#], notamment :

Annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 3 – Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale ;

Annexe 10 – Télécommunications aéronautiques – Volume I : Aides Radio à la navigation ;

Annexe 14 – Aérodromes – Volume I : Conception et exploitation technique des aérodromes ;

Procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS)

PANS OPS (Doc 8168) – Exploitation technique des aéronefs – Volume II : Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments ;

Manuel

Manuel d'utilisation du Modèle de Risque de Collision (CRM) pour les opérations ILS (Doc 9274).

Dans ce cas, les titres complets des documents de l'OACI ne sont pas rappelés, seul le numéro et les références du volume et/ou paragraphe sont cités (par exemple : ...conformément au 1.4 du volume I de l'annexe 14 de l'OACI ou voir OACI - Annexe 14 – volume I – appendice 4).

[#] Ces documents sont disponibles auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, 3 bis, villa Emile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine

ABREVIATIONS

| Abréviation | Terme français | Terme anglais |
|-----------------------------|--|---|
| AIRAC | Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques | Aeronautical Information Regulation and Control |
| ASDA | Distance utilisable pour l'accélération -arrêt | Accelerate-Stop Distance Available |
| ATIS | Service automatique d'information de région terminale | Automatic Terminal Information Service |
| ATM | Gestion du trafic aérien | Air Traffic Management |
| ATS | Services de la Circulation Aérienne | Air Traffic Services |
| CRM | Modèle de risque de collision | Collision Risk Model |
| DAC | Direction de l'aviation civile | |
| DH | Hauteur de décision (voir la définition « procédure d'approche de précision ») | |
| DME | Dispositif ou système de mesure de distance | Distance Measuring Equipment |
| GP | Radiophare d'alignement de descente (ILS) | Glide Path |
| IAC | Carte d'approche aux instruments | Instrument Approach Chart |
| IFR | Règles de vol aux instruments | Instrumental Flight Rules |
| ILS | Système d'atterrissage aux instruments | Instrument Landing system |
| L (sera remplacé par NDB) | Radiobalise | Locator |
| LDA | Distance utilisable à l'atterrissage | Landing Distance Available |
| LLZ (sera remplacé par LOC) | Radiophare d'alignement de piste (ILS) | Localizer |
| MF | (Balise) Moyenne fréquence | Medium Frequency |
| MIA | Manuel d'Information Aéronautique | |
| MLS | Système d'atterrissage hyperfréquence | Microwave Landing System |
| MVI | Manœuvre à Vue Imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| MVL | Manœuvre à Vue Libre | Visual manoeuvring / circling |
| NDB | Radiophare non directionnel | Non directional radio beacon |
| NOTAM | Avis aux navigateurs aériens | Notice To Air Men |
| OAS | Surface d'évaluation d'obstacles | Obstacle Assessment Surfaces |
| OCA/H | Altitude/Hauteur de franchissement d'obstacles | Obstacle Clearance Altitude/Height |
| OCS | Surface de protection des obstacles (PAPI) | Obstacle Clearance Surface |
| OFZ | Surface dégagée d'obstacles (approches de précision) | Obstacle Free Zone |
| OLS | Surface de limitation d'obstacle ou surface de dégagement aéronautique | Obstacle Limitation Surface |
| OMM | Organisation Météorologique Mondiale | |
| PAPI | Indicateur de trajectoire d'approche de précision | Precision approach path indicator |
| PAR | Radar d'approche de précision | Precision Approach Radar |
| QFU | Direction magnétique de la piste | Magnetic orientation of runway |
| RVR | Portée Visuelle de Piste (voir définition) | Runway Visual Range |
| TODA | Distance utilisable au décollage | Take-Off Distance Available |
| TORA | Distance de roulement utilisable au décollage | Take-Off Run Available |

(suite)

| | | |
|-------|--|--|
| VFR | Règles de vol à vue | Visual Flight Rules |
| VIBAL | Voir la définition « Portée visuelle de piste» | |
| VIS | Visibilité (voir définition) | |
| VOR | Radiophare omnidirectionnel VHF | Very high frequency Omnidirectional Radiorange |
| SSLIA | Services de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des aéronefs sur les Aérodomes | |

| Organismes ou services | | |
|-------------------------------|--|---|
| DAST | Direction des Affaires Stratégiques et Techniques | |
| DCS | Direction du Contrôle de la Sécurité (Autorité de surveillance) | |
| DIRCAM | Direction de la Circulation Aérienne Militaire | |
| DSNA | Direction des Services de la Navigation Aérienne | |
| DSNA / DO | Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) – Direction des Opérations (DO) | |
| DSNA / DTI / SDSO | Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) – Direction de la Technique et de l'Innovation (DTI) – Sous-Direction Systèmes Opérationnels | |
| DSNA / SIA | Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) - Service de l'Information Aéronautique (SIA) | |
| OACI | Organisation Internationale de l'Aviation Civile | International Civil Aviation Organization |
| OMM | Organisation Météorologique Mondiale | |
| STAC | Service Technique de l'Aviation Civile | |