

L E G E N D E

Les rubriques contenues dans le détail de l'aérodrome sont décrites ci-dessous, et sont codées dans l'exemple.

A - EXEMPLE

| | | | | | | |
|---------------|----------------------------|---------------------|--------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| | ENTEBBE Intl. | UGANDA | CIV | 00 02 26.93N 032 26 25.95E | | HUEN |
| | FIR Entebbe | 3782 ft (135 hPa) | | TPH : (041) 320890, 320516/9 | | |
| | 7 | 8 | 9 | | | |
| | ↑ | ↑ | ↑ | | | |
| HOR | | H 24. | 10 | | | |
| | 11 | 12 | 13 | 14 | 16 | |
| | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | |
| AGA | Piste | 12/30 | 2408 X 45 | PM | LCN 37 | |
| | | 12/30 | TORA/TODA/ASDA | 7874ft/2400 | m. LDA 5735ft/1748m | |
| | | 17/35 | 3658 X 45 | PM | LCN 100 B 1,5(1),6,7(2),9PAPI | |
| | | 17 | TORA/TODA/ASDA/LDA | 12000ft/3658 | m | |
| | 35 | LDA/TORA/TODA/ASDA | | 12000ft/3658 | m | |
| | S.A.S. | F : Jet A1 - 100 LL | | O : W100 W120 | | 15 |
| | 17 | 18 | 19 | | | |
| | ↓ | ↓ | ↓ | | | |
| COM | APP | Entebbe Ap. A3E | | 119.1 | | |
| | TWR | Entebbe Tw. A3E | | 118.1 | | |
| | 20 | | | | | |
| | ↓ | | | | | |
| NAVAID | DVOR/DME | NN. | A9W/PON | 117.5/1146 | 00 03 11.11N | 032 26 17.06E |
| | | | | /Ch122X | | |
| | NDB | EM. | NON/A2A | 355.0 | 00 08 18.94N | 032 25 28.86E |
| | NDB | PB. | NON/A2A | 270.0 | 00 17 44.79N | 032 39 21.72E |
| | ILS/DME(2) | EL. | A8W/PON | 110.7/330.2 | 00 03 09.32N | 032 26 07.82E |
| | | | | /Ch44X | | |
| OBS | (1) Piste 35.(2) Piste 17. | | | | | |

B - DESCRIPTIF

1. **NOM** - classés par ordre alphabétique
2. **Deuxième NOM**
3. **PAYS** en clair
4. **GESTIONNAIRE**
Classés en deux catégories, militaire relevant du gouvernement, et aérodromes civils ouvert au public, ainsi que certains aérodromes privés, codifiés MIL ou CIV.
5. **COORDONNEES GEOGRAPHIQUES**
(WGS84 en degrés, minutes, secondes et centièmes de secondes si disponible, sinon marquées d'un *).
6. **INDICATEUR D'EMPLACEMENT** Codes OACI
Certains pays possèdent leurs propres indicateurs d'emplacement pour de nombreux aérodromes non répertoriés dans l'indicateur OACI (Ex: la LIBYE avec FL69 pour l'aérodrome AL JUFRA.
7. **FIR** Région d'information de vol dans laquelle l'aérodrome est situé.
8. **ALTITUDE DE L'AERODROME** (en pieds et en hectopascals)
Point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.
9. **NUMERO DE TELEPHONE** (organisme gestionnaire de l'aérodrome)
10. **HORAIRES**
Horaires de fonctionnement ATS donnés en heures UTC.

11. DESIGNATION DE LA PISTE

Les pistes sont numérotées en fonction de leur orientation magnétique arrondi au dixième de degré supérieur.

En cas de pistes parallèles gauche(L)/droite(D), la piste de gauche est représentée en premier.

Lorsqu'il y a plusieurs pistes, elles sont représentées dans l'ordre croissant.

12. DIMENSIONS DE LA PISTE

données en mètres, elles désignent la longueur de la piste sans prolongement et sa largeur.

Elles sont éventuellement suivies des dimensions des prolongements d'arrêt (PA) et prolongements dégagés (PD).

13. SURFACE DE LA PISTE

Les revêtements des pistes sont classés en DEUX catégories : DUR ou AUTRE.

DUR : PM - BG - Tarmac - PB - BSA - BGR - etc.

AUTRE : Terre - Herbe - Glace.

14. PORTANCE DES PISTES

Le système ACN/PCN est la méthode OACI (annexe 14) permettant de connaître la force portante d'une chaussée destinée à recevoir des avions dont la masse sur l'aire de trafic est supérieure à 5700 kg (12500 livres).

Voir rubrique : Résistance des chaussées - méthode "ACN-PCN".

15. BALISAGE LUMINEUX

B1 Feux portatifs - Goosenecks

B2 Feux seuil

B3 Feux piste

B4 Feux de piste et de taxiway

B5 Feux d'approche

B6 Feux de piste ou de taxiway haute intensité

B7 Feux d'approche haute intensité

B8 Feux d'approche à décharges de condensateurs

B9 VASIS (indicateur visuel de pente d'approche)

B10 Feux d'identification de seuil à éclats

B11 Feux d'axe de piste

B12 Feux de fin de piste

B13 Feux de seuil de piste

B14 LITAS (Système d'approche basse altitude - 2 couleurs)

B15 PAPI (Indicateur de trajectoire d'approche de précision)

B16 Feux de bords de piste

TVASIS Indicateur visuel de pente d'approche perfectionné

ATVASIS Indicateur visuel de pente d'approche simplifié

16. TORA : Longueur de roulement utilisable au décollage (N° piste)

ASDA : Distance utilisable pour l'accélération d'arrêt.

TODA : Distance de décollage utilisable (N° piste).

LDA : Distance d'atterrissage utilisable

Toutes les distances sont données en pieds (ft) et en mètres (m).

17. AVITAILLEMENT

A - Carburants

| CODE OTAN | Désign. | BP | SHELL | ESSO | MOBIL |
|-----------|---------------|------------------------|-------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| F18 | AVGAS 100LL | AVGAS 100LL | AVGAS 100LL | - | AVGAS |
| F22 | AVGAS 115/145 | AVGAS 115 | AVGAS 115 | 100LL- | - |
| F34 | AVTUR/FSII | JET A-1 (avec FSII) | - | AVGAS 115 A-1 plus AL48 | AVGAS115/145 AVTUR ou JET A-1 |
| F35(b) | AVTUR | JET A-1 | JET A-1 | A-1 | AVTUR ou JET A-1 |
| F40 | AVTAG/FSII | JET B/JP4 | - | - | JET A/JET B |
| F42 | AVCAT/FSII | - | - | - | - |
| F43 | AVCAT | - | - | - | JET 5 ou JP-5./JP-4 |
| F44 | AVCAT/FSII | AVCAT-FSII) | JP-5 | TURBO 5 plus AL31 ou AL 41 | JET 5 ou JP5 |

B - Lubrifiants

| CODE OTAN | Désign. | BP | SHELL | ESSO | MOBIL |
|-----------|------------------------------------|-------------|------------------------|-------------|--------------------------|
| O-113 | - | 65 | 65 | - | WHITE BAND ou 101/1065 |
| - | OM-170 | 80 | 80 | - | GRAY BAND |
| O-117 | OM-270 | 100 | 100 | - | RED BAND ou 101/1100 |
| O-123 | OMD-160 | D80 | W80 | E-80 | 80 ou AVREX 106 TYPE III |
| O-125 | OMD-250 | D100 | W100 | E-100 | 100 |
| O-128 | OMD-370 | D120 | W120 | E-120 | 120 ou AVREX 106 TYPE II |
| O-133 | OM-10 | - | AEROSHELL TURBINE 2 | - | M TURBO 201/1010 |
| O-134 | OM-13 | Hydraulic 2 | 1 | UTILITY | - |
| O-135 | OM-11 | - | 3 | RD 2490 | - |
| O-136 | OEP-71 | - | 9B | - | - |
| O-138 | OM-71 | - | 9 | - | - |
| O-142 | OM-12 | 504 | F-LUID 3 | - | - |
| O-147 | OX-14 | SO3 | FL-UID 12 | P-38 | - |
| O-148 | OX-9 | - | 308 | 2389 | TURBO 256 |
| O-149 | OX-38 | - | 750 | 274 | - |
| O-150 | (uniquement en France et Belgique) | | - | - | - |
| O-153 | OEP-30 | - | 5LA | - | - |
| O-155 | OEP-70 | - | 5MA | MEDIUM | - |
| O-156 | OX-27 | - | 500 | 2380 & 2393 | JET OIL II |
| O-160 | OX-26 | - | 555 | 25 | - |
| O-176 | OMD-40 | 51 & 52 | - | - | - |
| O-190 | OX-18 | - | FLUID 18 | - | - |
| O-192 | - | - | ROYCO 315 | - | - |
| - | OX-7 | - | 390 | - | - |

C - Fluides Hydrauliques

| CODE OTAN | Désign. | BP | SHELL | ESSO | MOBIL |
|-----------|---------|--|---------|------|-------|
| H-515 | OM-15 | Hydraulic 1B | 4 ou 41 | J-41 | HFC |
| - | OX-20 | Skydrol 500B (également fabriqué par Monsanto) | | | |

18. MOYENS DE COMMUNICATIONS (1)

Relatif aux radiocommunications (indicatifs/fréquences) disponibles sur l'aérodrome.
Les fréquences sont reportées en ordre croissant après l'indicatif et le type d'émetteur.

| DESIGNATION DES TYPES D'EMISSION | | |
|----------------------------------|-----------|-----------------------------|
| DESIGNATION | | SYSTEMES |
| ANCIENNES | NOUVELLES | |
| A0A1 | NON A1A | NDB |
| A0A2 | NON A2A | NDB |
| A3J | J3E | HF (communications) |
| A3 | A3E | VDF ou VHF (communications) |
| A2 | A8W | ILS |
| A9 | A9W | VOR |
| P | PON | DME |

19. AIDES RADIO A LA NAVIGATION (1)

Situées sur l'aérodrome, ou utilisées pour une approche finale radioguidée, elles sont notées dans l'ordre ci-dessous (si possible) :
VORTAC - VOR - VOR-DME - TACAN - NDB - Locator (y compris OM et MM) - ILS - RADAR et selon le schéma suivant :

- Identification du moyen radio
- Indicatif
- Type d'émission
- Fréquences
- Coordonnées d'implantation (si différentes de celles de l'aérodrome).

(1) L'horaire de fonctionnement (ou de veille) d'un moyen radio est précisé en regard de ce moyen s'il est autre que H 24. Ces horaires sont donnés en UTC.

20. OBSERVATIONS

Comprend les restrictions et annotations particulières.