

## ANNEXE 4

## ANNEXE VII

### BALISAGE DES OBSTACLES

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même.

La nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présentent les obstacles pour le pilote. Ainsi, la présence d'obstacles non balisés à côté d'obstacles balisés peut-elle être plus dangereuse que l'absence totale de balisage.

Pour ces raisons, la détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit doit faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière.

Sous cette réserve fondamentale, les surfaces généralement utilisées pour cette étude, appelées surfaces de balisage, sont parallèles aux surfaces de limitation d'obstacles de l'aérodrome et situées en dessous de ces dernières.

S'agissant des obstacles massifs et des obstacles minces, ces derniers étant pris en compte pour leur hauteur réelle, les surfaces de balisage à considérer sont situées 10 m en dessous des différentes surfaces de limitation d'obstacles et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

S'agissant des obstacles filiformes (également pris ici pour leur hauteur réelle), les surfaces de balisage à considérer sont situées 20 m en dessous des différentes surfaces de limitation d'obstacles et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

Lorsqu'un tronçon d'obstacle filiforme devant être balisé est situé dans une trouée d'aérodrome, la partie à baliser comprendra, outre ce tronçon, deux tronçons adjacents de 50 m de longueur au moins. En outre, dans le cas où deux tronçons distants de plus de 100 m seraient à baliser, chacun des deux tronçons adjacents intermédiaires à baliser sera prolongé suivant le cas jusqu'à leur rencontre ou jusqu'au support le plus proche.