




CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
---	------	---------------



Aérodrome Libourne Les Artigues de Lussac

Consignes d'exploitation

Approbation du document

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
Rédaction	M François Monard	Exploitant gestionnaire aérodrome,	10/03/2025	
Validation	M François Monard	Directeur de l'aérodrome	13/03/2025	
Approbation	M Philippe Bécheau	Président du Syndicat mixte fermé de la zone d'activité aéroportuaire Libourne-Saint-Emilion	13/03/2025	

Diffusion

Ce manuel est diffusé par François MONARD aux destinataires suivants :

Entreprises, associations et privés basés

DSAC SO : dsac-so-aerodrome@aviation-civile.gouv.fr

Mis en ligne sur le site www.smalse.fr

Ed3 13/03/2025	MàJ des redevances aéroportuaires	Annexe VIII
----------------	-----------------------------------	-------------

Table des matières

Introduction.....	3
1. Information Aéronautique	3
2. Alerte accident/incident.....	3
3. Lutte contre l'incendie des aéronefs	4
4. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale	4
5. Contrôle des accès et circulation sur l'aire de mouvement	5
6. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement	5
7. Remontée d'information et Actions correctives	5
8. Péril animalier.....	6
9. Contrôle des obstacles	6
10. Opérations d'avitaillement	7
11. Opérations de maintenance	7
12. Procédure de travaux.....	8
13. Enlèvements aéronefs accidentellement immobilisés	9
ANNEXE I Information aéronautique	10
Les correspondants SNA (référence protocole)	10
Procédures générales	10
Demande de NOTAM initiée par l'exploitant	11
Demande de NOTAM initiée par un tiers bénéficiaire	11
ANNEXE II Fiche réflexe SECOURS	12
ANNEXE III Inspection aire de mouvement	13
Réalisation des inspections	13
Suivi et centralisation des inspections	14
ANNEXE IV Notification obligatoire.....	16
Rappel des notifications obligatoires	16
ANNEXE V Maintenance Electrique.....	17
Objet de la maintenance des aides visuelles.....	17
Description du matériel.....	17
Maintenance préventive	17
ANNEXE VI Exploitation à VUE de NUIT	18
Conditions et limitations	18
Consignes.....	18
Allumage et extinction du balisage	19
Mise en route du système.....	19
ANNEXE VII Consignes de sécurité avitaillement.....	20
ANNEXE VIII Redevances aéronautiques	22

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
--	------	---------------

Introduction

Conformément aux arrêtés en vigueur, portant sur l'homologation des aérodromes civils, le présent recueil définit les consignes et procédures d'exploitation de l'aérodrome de Libourne-Les Artigues de Lussac, dont la gestion est assurée par le Syndicat mixte fermé de la zone d'activité aéroportuaire Libourne Saint Emilion (SMALSE).

Les présentes consignes d'exploitation sont applicables à compter du 01 mars 2024.

Le présent recueil de consignes fait l'objet d'un dépôt auprès des services de la DSAC-SO, les modifications éventuelles lui sont transmises, ainsi que toute altération d'infrastructure impliquant l'exploitation de la plateforme.

1. Information Aéronautique

Elle garantit aux usagers une utilisation sûre de l'aérodrome, leur permettant de préparer et conduire leur vol en respect des règles de sécurité et de porter à leur connaissance les caractéristiques des services proposés.

Les éléments utiles à la mise à jour de l'information aéronautique sont communiqués par le responsable conformément au protocole d'accord conclu entre le SMALSE et le SNA/Sud-Ouest relatif à la fourniture de données et renseignements aéronautiques aux correspondants du SNA (voir annexe I). (Protocole info aéro V2.0 - DSNA et SMALSE - Libourne Artigues-de-Lussac LFDI)

Le responsable Information Aéronautique :

- diffuse, selon le format prévu, les informations au service d'information aéronautique ;
- vérifie dans l'AIP que les informations sont disponibles et exactes (vérification des publications temporaires dès la parution et une fois par an pour les permanentes) ;
- informe immédiatement et directement l'organisme de circulation aérienne en cas de modification immédiate d'une infrastructure, équipement ou service susceptible d'influer sur la circulation aérienne (dans le cas particulier des inspections de l'aire de mouvement, l'information est directement transmise de l'agent en charge des inspections de piste à l'organisme de circulation aérienne).

L'information temporaire nécessite la publication d'un NOTAM.

En revanche les éléments permettant la mise à jour de l'information aéronautique permanente (A I P. et carte VAC) sont adressés 90 jours au SNA/SO avant la date de publication envisagée. Dans l'attente, l'information peut être diffusée par NOTAM.

2. Alerte accident/incident

L'exploitant ne dispose d'aucun moyen en propre pour une intervention d'urgence.

Les dispositions prises reposent sur la diffusion de l'alerte, la bonne connaissance des infrastructures et des biens par les services de l'état et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS).

Une fiche réflexe (voir annexe II) est affichée sur la plateforme sur les hangars. Elle donne aux usagers et aux visiteurs les informations indispensables pour des réactions rapides et adaptées afin de lancer l'alerte en cas d'accident ou d'incident.

3. Lutte contre l'incendie des aéronefs

Le niveau de protection SSLIA de l'aérodrome est 1.

- Produits extincteurs : poudre 50 kg.

L'extincteur (50 kg de poudre) prévu à cet effet se situe entre les hangars A et B4. Les personnes basées ont connaissance du niveau de protection et sont sensibilisés.

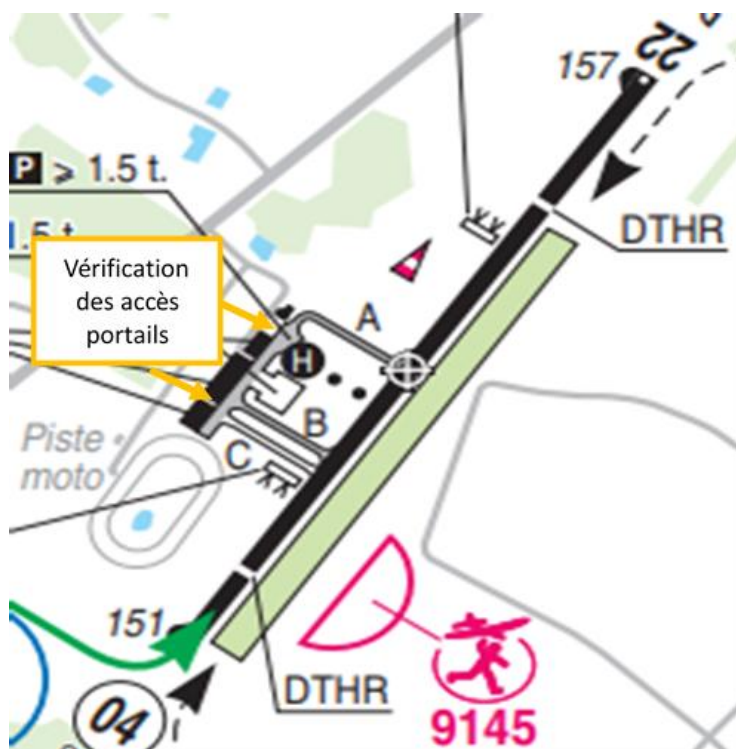
4. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale

L'aérodrome n'est pas doté de clôtures autour de la zone aéronautique.

Des accès véhicules et piétons sont matérialisés et fermés en temps normal. Ils sont verrouillés sur demande. Un panneau d'interdiction interdit l'accès libre à la zone réglementée aux piétons et véhicules.

L'accès piétonnier à la zone réservée est soumis à une autorisation : permis piétons. Les acteurs de la plateforme (entreprise, club, privés basés) piste doivent avoir le permis piéton.

En cas de portail ouvert, chaque utilisateur de la plateforme est tenu de le fermer et de remonter l'information au gestionnaire qui consigne la remontée d'information.



5. Contrôle des accès et circulation sur l'aire de mouvement

Les règles générales de conduite dans l'emprise aéronautique (zone réservée) sont définies dans l'arrêté de police qui précise que le code de la route est applicable en zone réservée.

Seuls le gestionnaire a le droit de pénétrer sur l'aire de mouvement sans une autorisation liée à une mission.

En complément de la détention du permis de conduire valide, aucun conducteur ne pénètre sur l'aire de mouvement sans avoir eu une formation préalable (permis pistes) afin de sensibiliser les personnes aux risques et précautions à prendre lors de la circulation sur l'aire de mouvement.

Les véhicules amenés à circuler sur l'aire de manœuvre sont équipés de feux jaunes et de moyens de radio permettant d'intervenir sur la fréquence du terrain. De manière exceptionnelle et temporaire, un véhicule non équipé peut circuler sur l'aire de mouvement, mais en ce cas, il est encadré par un ou plusieurs véhicules correctement équipés et conduits par des agents disposant des autorisations adéquates.

6. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement

Les inspections quotidiennes les jours ouvrés, le suivi de l'aire de mouvement et de la piste sont assurés par le gestionnaire.

Les aéronefs basés sont sensibilisés au principe de l'inspection de la piste et sont attentifs aux anomalies à chaque décollage notamment en fin de semaine.

En cas d'anomalie détectée, l'information est transmise au gestionnaire pour action corrective, soit corrigée directement par l'agent effectuant l'inspection dans tous les cas elle est signalée et consignée.

Des inspections supplémentaires de la piste peuvent être diligentées notamment en cas de d'épisode météorologique pouvant entraîner une dégradation de la glissance de la piste.

Plus généralement, un objet ramassé sur la piste ou les taxiway (FOD) doit être systématiquement signalé.

Voir annexe procédure annexe III.

7. Remontée d'information et Actions correctives

D'une manière général, tout évènement remonté doit être analysé par le gestionnaire pour déterminer le niveau de risque réel ou potentiel pour la sécurité (niveau de gravité) et juger de son traitement.

La transmission des éléments à l'Autorité (comptes rendus, analyses, mesures mises en œuvre, classement au regard du risque) s'effectue par la plateforme ECCAIRS qui enregistre la base de données nationale des événements de sécurité.

La transmission à l'autorité est effectuée par le gestionnaire (F Monard) via le site de compte rendu d'évènements de l'EASA : ECCAIRS 2A

Dans le cas où le constat implique la sécurité des aéronefs (animaux divagants, débris sur piste,

trou dans les chaussées, etc.), l'agent ou la personne ayant fait le constat en informe le plus rapidement possible les usagers et l'exploitant. Les événements et d'incidents de l'aviation civile listés dans l'annexe IV, nécessitent une remontée d'information et une transmission obligatoire.

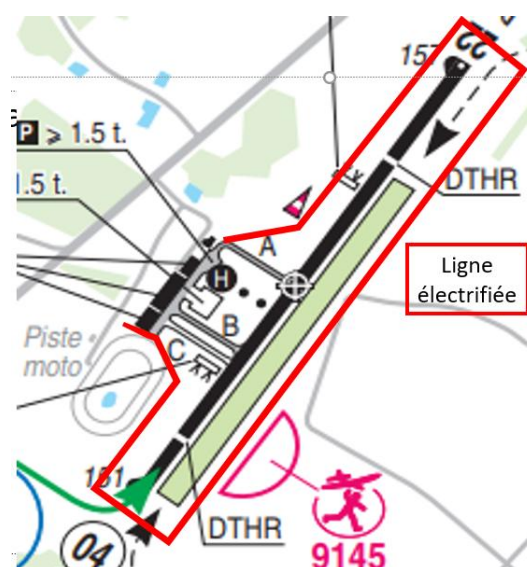
Si le constat est jugé comme ne présentant pas d'influence directe sur la sécurité des aéronefs, la personne qui relève le constat en informe toutefois le responsable exploitation de l'aérodrome qui juge après analyse, de la transmission ou non de l'information aux usagers et/ou à l'autorité.

L'analyse de l'évènement indésirable se fait par la méthode ARMS.

8. Péril animalier

L'exploitant est en charge de la prévention du péril animalier.

Un fil électrifié en prévention du péril animalier est posé et actif 24/7, il fait partie des équipements électrique vérifiés hebdomadairement au moment de l'inspection de l'aire de mouvement. Le boîtier d'alimentation est situé dans le hangar D.



9. Contrôle des obstacles

Le plan de servitude aéronautique a été approuvé le 19 décembre 1975.

La surveillance des obstacles incombe au gestionnaire notamment dans les trouées d'envol. Les obstacles sont les constructions, la végétation, etc. dont la hauteur ou la nature ne respectent pas les servitudes aéronautiques de dégagement et les surfaces de dégagement de l'aérodrome.

Le SMALSE prend annuellement les mesures pour veiller qu'aucun obstacle dans l'emprise de l'aérodrome ne modifie les caractéristiques des dégagements. Il informe le représentant de l'autorité de surveillance (DSAC Sud-Ouest) de la présence des obstacles dont il a connaissance et susceptibles de ne pas respecter les surfaces de dégagement.

Il fait le nécessaire pour procéder à la publication d'un NOTAM en attendant le traitement de l'obstacle.

Dans le cas de projets de travaux, les obstacles sont vérifiés afin de s'assurer, que ce soit pendant la phase de travaux ou pendant la phase de service, qu'ils ne constituent pas des obstacles à la navigation aérienne. Dans le cas d'un dépassement des surfaces de dégagement, une demande d'autorisation est adressée à la DSAC SO territorialement compétente, après production d'une étude montrant que l'obstacle n'est pas de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne.

Hors de l'emprise aéronautique, lorsqu'il a connaissance de la présence d'un obstacle susceptible de percer les surfaces aéronautiques de dégagement d'une piste, il en avise dès que possible les services de l'aviation civile territorialement compétents.

10. Opérations d'avitaillement

L'utilisation de la station d'avitaillement est sous la responsabilité du SMALSE, seules les personnes dûment habilitées sont autorisées à l'utiliser.

La maintenance de la station est de la responsabilité de Total, seules les vérifications de sécurité hebdomadaires incombent au syndicat. Elles consistent en une purge permettant de vérifier la qualité du carburant, la vérification des équipements de sécurité et des alarmes.

La procédure d'avitaillement et les consignes sont décrites en annexe VII.

11. Opérations de maintenance

Aire de mouvement

Les travaux de roulage et de compactage des aires non revêtues sont envisagés tous les deux ans.

Les travaux de fauchage de la bande et de l'aire de mouvement sont effectués avant que la végétation soit susceptible d'engager la sécurité des aéronefs, et ne cache le balisage par marques et les dispositifs de balisage lumineux. Douze tontes sont à planifier.

Les aires revêtues font l'objet d'entretien courant préventif et curatif destiné à préserver l'étanchéité de la surface de roulement (désherbage, colmatage fissures, ...), le contraste et l'état du balisage diurne (dégommage ou reprise de peinture).

Une vérification annuelle est planifiée et un programme d'entretien est arrêté.

Les aires de mouvements sont balayées régulièrement pour éliminer tout élément susceptible de détériorer les hélices.

La matérialisation des marques au sol est sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome. Tout projet de marquage doit lui être soumis au préalable.

Balisage lumineux

L'alimentation électrique n'est pas secourue.

La vérification du balisage diurne et nocturne (lampes, balises et manche à air) ainsi qu'un test

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
--	------	---------------

PCL sont réalisés les jours ouvrés et sont suivis au même titre que l'inspection de piste.

La maintenance du balisage lumineux est faite à l'issue de visite par le prestataire habilité à réaliser cette maintenance. Elle fait l'objet d'une procédure de maintenance référencée en annexe IV.

Les feux de balisage de piste ou voie de circulation ou partie de voie de circulation fermée ne sont pas allumés sauf pour l'entretien et sous réserves de consignes.

De nuit :

- **seul le Twy A est utilisable,**
- **le PAPI doit être actif.**

12. Procédure de travaux

Les travaux sur la plate-forme concernant l'aire de mouvement (piste, voie de circulation, aires de trafic) ou dans ses surfaces de dégagement entraînant une restriction ou une interdiction d'utilisation d'une partie ou de la totalité de l'aire (réfection des aires revêtues, régénération des surfaces gazonnées, fauchage, compactage, drainage, travaux sur le balisage diurne ou nocturne, intervention sur les panneaux et le balisage diurne ou nocturne, etc.) font l'objet au préalable d'une information de l'autorité de surveillance (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Ouest) et d'une procédure qui sera communiquée à l'autorité de surveillance et à l'ensemble des intervenants.

Le SMALSE gestionnaire de l'aérodrome avise la DSAC-SO des projets de travaux pouvant impacter l'exploitation de l'aérodrome et son homologation.

Il établit et consigne la procédure à mettre en œuvre afin de garantir la sécurité des aéronefs des véhicules et des personnes durant la réalisation des travaux (rédaction d'une fiche travaux).

Les travaux d'investissements ou de grosses réparations sont programmés et font au préalable l'objet d'une communication aux usagers.

Une fiche de procédure faisant mention des mesures à respecter pour assurer la sécurité des biens et des personnes lors de travaux sur les aires de mouvement et le périmètre de sécurité sera établie avant le début d'exécution des travaux (veille fréquence, NOTAM, positionnement véhicules, consignes sécurité, etc.)

La procédure est applicable à tous les intervenants, elle est communiquée à la DSAC-SO (dsac-so-aerodrome@aviation-civile.gouv.fr).

La sécurité est un aspect essentiel de la procédure de gestion des travaux. La coordination tout au long des travaux, le partage de l'information et les mesures de réduction du risque sont des éléments essentiels sur lesquels repose la sécurité.

Les opérations de maintenance peuvent aussi entraîner des travaux, il convient d'appliquer les mesures de sécurité.

La réalisation de travaux sur l'aérodrome est dirigée par le gestionnaire qui assure la coordination préalable, la programmation, le suivi et la mise en service.

13. Enlèvements aéronefs accidentellement immobilisés

En cas d'aéronefs accidentellement immobilisés, le directeur de l'aérodrome est tenu de rendre compte au DSAC et éventuellement au BEA.

Le propriétaire de l'aéronef procède ou fait procéder à son enlèvement en coordination avec le gestionnaire de l'aérodrome. Sans être spécialisée, la société Proxi Grue à Libourne est en mesure d'assurer ce service (tél 0975181230).

Dans le cas où l'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de l'aéronef se charge lui-même de l'opération d'enlèvement, le gestionnaire s'assure que l'ensemble des autorisations requises ont bien été obtenues et que l'intervention se fait dans le respect des règles de sécurité en vigueur et d'exploitation de l'aérodrome.

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
---	------	---------------

ANNEXE I Information aéronautique

Le correspondant Exploitant :

	Nom/prénom	Fonction	Téléphone	Adresse électronique
Titulaire et référent NOTAM	MONARD/François	Directeur	05 40 58 00 97 06 59 47 81 85	f.monard@smalse.fr

Les correspondants SNA (référence protocole)

Objet	Service	Coordonnées		
Demande de NOTAM	SIA / BNI	Fonctionnement normal : par le portail CDM@DSNA	https://cdm.dsna.fr/ (adressage automatique au BNI) + copie à sna-so-info-aero-bf@aviation-civile.gouv.fr	
		Fonctionnement secours : par formulaire NOTAM sur Espace PRO FDA (site internet du SIA)	nof.ops@aviation-civile.gouv.fr + copie à sna-so-info-aero-bf@aviation-civile.gouv.fr	
		Fonctionnement secours : par RSFTA (CADAS, SIGMA...)	EUECYIYP	
Levés géographiques relatifs à l'aérodrome (WGS84)	SIA	Par courriel	sia-wgs84@aviation-civile.gouv.fr + copie à sna-so-info-aero-bf@aviation-civile.gouv.fr	
Notification des erreurs ou incohérences	SNA/SO / Subdivision Etudes & Environnement	Sandra DARGELAS	05 57 92 83 65	sna-so-info-aero-bf@aviation-civile.gouv.fr + copie à sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr
Fiches de dysfonctionnement				

Procédures générales

Lors de la revue annuelle, le directeur vérifie les informations permanentes contenues dans l'AIP et la carte VAC et initie les modifications si nécessaires.

Les informations permettant ces mises à jour sont adressées au SNA/SO au moins 90 jours avant la date de publication envisagée. Dans l'attente, de prise en compte, l'information peut être diffusée par NOTAM.

En cas de modifications ponctuelles limitées dans le temps, l'information aéronautique temporaire s'effectue par la publication d'un NOTAM.

Si la modification intéresse la DSAC elle peut être mise pour avis (dsac-so-aerodrome@aviation-civile.gouv.fr).

Demande de NOTAM initiée par l'exploitant

L'initiateur de la demande dépend de l'objet de la demande.

La demande de NOTAM est initiée par l'exploitant dans les cas suivants :

- Travaux sur la plateforme ;
- Modifications aux services rendus publiés ;
- Evénements ou obstacles intéressant la sécurité aérienne.

A titre d'exemples :

- Travaux sur l'aire de mouvement ou dans les surfaces de dégagement entraînant une restriction ou une interdiction d'utilisation de l'aire (réfection des aires ou des aides visuelles, régénération des surfaces gazonnées, fauchage, tonte, roulage, compactage, drainage, etc.)
- Modification des modalités d'avitaillement (horaire, type de produit)
- Modification de la capacité parking
- Constatation de désordre ou de fait aéronautique
- Création de dangers affectant la sécurité aérienne (obstacles, péril animalier)

Dans la mesure du possible, l'information est partagée en amont avec les acteurs de la plateforme.

Les travaux d'investissement ou les maintenances importantes font l'objet d'une programmation qui imposent une concertation préalable avec les usagers basés de la plateforme afin de définir des procédures d'exploitation garantissant la sécurité.

La demande s'effectue en ligne sur le portail CDM@DSNA.

Demande de NOTAM initiée par un tiers bénéficiaire

Dans le cas d'une activité au profit d'un tiers, il incombe au bénéficiaire de solliciter l'autorité compétente après avis de l'exploitant.

Dans les cas suivants : création d'un axe de voltige, activité de parachutisme, de vol à voile, de drone, d'aéromodélisme, etc.

ANNEXE II Fiche réflexe SECOURS

SECOURS

Situation d'urgence

Préservation des vies humaines

SAMU 15 ou 112

POMPIERS SDIS 18

GENDARMERIE 05 57 92 81 30

Décrire la situation et Orienter les secours

Prévenir en cas de situation présentant un danger
non urgent

Exploitant aérodrome 06 59 47 81 85

DSAC de Mérignac 06 60 53 69 64 (dsac-so-aerodrome@aviation-
civile.gouv.fr)

BGTA de Mérignac 05 57 92 81 30

NOTA : Extincteur piste devant local technique

ANNEXE III Inspection aire de mouvement

Les fonctions impliquées dans les inspections de l'aire de mouvement sont :

- La réalisation des inspections de l'aire de mouvement (appelée dans la procédure « agent en charge de l'inspection »),
- la centralisation du compte rendu,
- les actions à entreprendre si nécessité.

Réalisation des inspections

Les inspections de l'aire de mouvement sont réalisées par l'exploitant les jours ouvrés et en tant que de besoin (signalement d'un pilote ou d'un agent travaillant sur la plate-forme, fin de chantier ou après un événement météorologique particulier par exemple).

Les inspections de l'aire de mouvement sont réalisées en véhicule dont la vitesse de roulage lors de l'inspection est de l'ordre de 30 km/h.

Les inspections en véhicule sont réalisées selon le circuit entrée par Twy A remontée des pistes dans les 2 QFU et sortie par Twy B. Le contact radio sur la fréquence terrain est obligatoire (indicatif « véhicule de piste »). Chaque action est annoncée à la radio.

Le véhicule roule en warning.

Les agents chargés des inspections de piste sont titulaires des autorisations permettant la circulation et la conduite de véhicules dans les aires concernées (aire de manœuvre et aire de trafic) et sont formés aux communications radio.

Les aéronefs basés sont sensibilisés aux risques lors du premier décollage de la journée et des vols de fin de semaine. Lors du roulage de l'alignement et de la remontée de la piste en service le pilote est vigilant à l'ensemble des obstacles.

Nota : des inspections sont obligatoirement réalisées sur les aires aéronautiques fermées pour cause de travaux, avant leur remise en service.

Les observations suivantes sont réalisées lors des inspections de l'aire de mouvement au premier décollage:

- présence d'obstacles ou de débris sur les aires de trafic;
- présence d'animaux aux abords des pistes ;
- vérification de toute chose inhabituelle (notamment travaux inattendus)
- relevé des irrégularités, détériorations de la surface de la chaussée ;
- vérification de l'absence de toute autre liquide présent sur la chaussée (comme des liquides de déverglaçage, des hydrocarbures, etc.) ;
- vérification de l'absence de tout débris, objets, pierres, animaux, à proximité de la

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
--	------	---------------

chaussée ;

- vérification de la propreté de la chaussée (présence de poussière, de terre, de débris végétaux, etc.) ;
- relevé des dysfonctionnements du balisage lumineux (feu ou balise hors service – feu ou balise casée, manche à air) ;
- vérification que les zones de chantier sur les chaussées aéronautiques ne sont pas accessibles aux aéronefs.

Suivi et centralisation des inspections

Dans le cas où le constat implique directement la sécurité des aéronefs (animaux divagants, trou dans les chaussées, débris etc.), l'agent ou le pilote en informe ou fait informer dans les meilleurs délais le service sécurité sureté de l'aérodrome.

Téléphone 06 59 47 81 85 ou par mail : f.monard@smalse.fr.

L'inspection hebdomadaire est consignée dans le fichier qui fait office de main courante les inspections réalisées et mentionne les constats effectués lors de l'inspection.

Les informations minimum suivantes sont portées sur la main courante : date, heure, agent ayant effectué l'inspection, RAS ou anomalies constatées avec mention de la fiche (appendice, localisation des anomalies, mesures correctives prises, services à qui l'information a été transmise.

Si le pilote au premier décollage a signalé un constat, il sera consigné dans la main courante par l'exploitant.

A ce titre, tout objet ramassé sur la piste ou les taxiway (FOD) doit être systématiquement signalé. Dans le cas où un débris est identifié sur la chaussée, l'agent en charge de l'inspection procède à sa collecte immédiatement et note le lieu la date et l'heure. Dans le cas où ce débris provient d'un aéronef, une information est immédiatement transmise à l'ensemble des avions basés et une recherche est effectuée.

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
--	------	---------------

APPENDICE SUIVI EVENEMENT

Fichier main courante des inspections avec référence fiche.

2023 SEM	DATE	HEURE	NOM	Insp piste	FIL ELEC	Balis Diurne	Test PCL	CONSTAT, réf FICHE
-----------------	-------------	--------------	------------	-------------------	-----------------	---------------------	-----------------	---------------------------

Canevas : FICHE année-n°

Date : _ Heure : _____

Nom du contrôleur : _____

Localisation	Objet	Commentaires	Action
Piste	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée <input type="checkbox"/> Dégradation chaussée <input type="checkbox"/> Contaminant (type) <input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité <input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée <input type="checkbox"/> Présence animaux <input type="checkbox"/> Feux/balise HS <input type="checkbox"/> Feux/balise cassé <input type="checkbox"/> Autre (préciser)		<input type="checkbox"/> correction immédiate <input type="checkbox"/> Autre (préciser)
Voie de circulation	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée <input type="checkbox"/> Dégradation chaussée <input type="checkbox"/> Contaminant (type) <input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité <input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée <input type="checkbox"/> Présence animaux <input type="checkbox"/> Feux/balise HS <input type="checkbox"/> Feux/balise cassé		<input type="checkbox"/> correction immédiate <input type="checkbox"/> Autre (préciser)
Parking	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée <input type="checkbox"/> Dégradation chaussée <input type="checkbox"/> Contaminant (type) <input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité <input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée <input type="checkbox"/> Présence animaux <input type="checkbox"/> Feux/balise HS <input type="checkbox"/> Feux/balise cassé <input type="checkbox"/> Autre (préciser)		<input type="checkbox"/> correction immédiate <input type="checkbox"/> notification CA <input type="checkbox"/> Autre (préciser)
Plateforme Notification générale		Observation / Corrections / Mesures préventives à prendre Transmission de la fiche si nécessaire via ECCAIRS 2 OUI - NON	

Visa exploitant,

ANNEXE IV Notification obligatoire

Rappel des notifications obligatoires

Notifications obligatoires Avions/Hélicoptères - CRESAG

1. Perte de contrôle involontaire
2. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue
3. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage
4. Incursion sur piste
5. Sortie de piste
6. Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne
7. Vol involontaire en conditions IMC d'un aéronef non certifié IFR, ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne
8. Largage involontaire de cargaison
9. Vibration anormalement forte
10. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée
11. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef
12. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol
13. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel
14. Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
15. Interaction avec les services de navigation aérienne qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne
16. Non respect de l'espace aérien
17. Tout événement entraînant un appel d'urgence
18. Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef
19. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche
20. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle
21. Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence
22. Impact d'animaux, y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel
23. Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires
24. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef
25. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence
26. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne
27. Tout événement ayant mis en jeu la sécurité

Règlement (UE) 2015/1018 (Annexe V)

ANNEXE V Maintenance Electrique

Objet de la maintenance des aides visuelles

L'entretien de ces équipements permet de s'assurer un bon niveau des infrastructures, équipements et services.

Il repose sur la mise en place d'une organisation décrite dans la présente procédure.

Cette dernière couvre l'entretien préventif et l'entretien curatif.

Description du matériel

Une armoire TD balisage, un onduleur Riello

Balisage bord de piste, fin de piste, de seuil, taxiway

2 PAPI de 4 éléments chacun

Un récepteur HF pour l'allumage et extinction du balisage (PCL)

Manche à air

Panneau Stop rétroéclairé

Maintenance préventive

Entretien programmé :

1 fois par an :

- Maintenance de l'armoire TD, des PAPI (nettoyage, réglage, vérifications) et de l'onduleur

1 fois par semaine :

- Contrôle visuelle des installations de balisage
- Contrôle du PCL

Tous les 6 mois :

- Nettoyage des verrines (tous les 6 mois)

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
---	------	---------------

ANNEXE VI Exploitation à VUE de NUIT

Conditions et limitations

Le dispositif de balisage lumineux en place PCL (balisage par télécommande radioélectrique) est destiné à l'exploitation de la piste revêtue de nuit.

Le balisage n'est pas secouru.

La piste revêtue 04/22 est donc homologuée de nuit avec les conditions et limitations suivantes :

- **Seule la voie de circulation Twy A est utilisable ;**
- **Il est obligatoire que le PAPI soit actif ;**
- **L'utilisation est soumise à autorisation par l'exploitant pour vérification de la connaissance des conditions particulières ;**
- **Les pilotes**
 - o **sont titulaires de la qualification vol de nuit ,**
 - o **ont pris en compte les consignes locales**
 - o **et satisfont aux conditions suivantes :**

Pilotes basés	Pilotes non basés
Avoir satisfait à une évaluation pratique d'aptitude au vol de nuit sur site par un instructeur qualifié.	Avoir satisfait à une évaluation pratique d'aptitude au vol de nuit sur site par un instructeur qualifié
	Ou une expérience de 200 HdV dont 20 de nuit et une pratique récente (3 atr et 3 d/I de nuit dans les 3 derniers mois).

Il est toujours indispensable de consulter les NOTAMS avant toutes séances.

Consignes

Les pilotes doivent contacter l'exploitant avec un préavis de 48 heures minimum avant le vol.

Les usagers devront fournir des horaires d'utilisation ainsi que le nombre estimé de tours de piste, touch and go, remises de gaz et atterrissages.

L'exploitant donnera un accord d'utilisation par mail ou SMS.

Le roulage ne débute que si l'allumage de la piste, des panneaux et des voies de circulation sont effectifs.

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
--	------	---------------

Après utilisation des systèmes, l'utilisateur devra confirmer par email le nombre réel de tour de piste de touch and go, de remises de gaz, d'atterrissages effectués et d'utilisation du système PCL et les éventuels dysfonctionnements constatés.

L'utilisation de la piste est limitée à :

- 2 aéronefs max dans le circuit,
- 5 rotations consécutives dans le cadre des formations.

Allumage et extinction du balisage

La mise en route du balisage s'effectue en donnant 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes sur la fréquence terrain Mhz. Evitez les coups d'alternat intempestifs.

Les éléments suivants sont automatiquement allumés :

- Feux de seuil, d'extrémité et de bord de piste
- Balisage lumineux de l'aire de trafic
- Eclairage des indicateurs de direction du vent
- Balisage des voies de circulation aux endroits où il est nécessaire pour guider la circulation à la surface.
- Indicateur visuel de pente d'approche.

Le balisage est déclenché pour une période de 15 minutes. Le maintien du balisage s'effectue en donnant de nouveau 3 coups d'alternat.

7 coups d'alternat en moins de 5 secondes sur la fréquence terrain éteignent le dispositif.

Mise en route du système

Seules les personnes mentionnées sont habilitées à mettre en route le système.

La checklist est sur le panneaux d'indication à proximité de l'installation, le post énergie est dans la salle repos passagers.

Les vérifications de fonctionnement à réaliser sont :

- le secteur
- La configuration des disjoncteurs
- L'onduleur RIELLO.

La tarification relative aux posés et décollages de nuit sur la plateforme est spécifique pour les aéronefs non basés.

ANNEXE VII Consignes de sécurité avitaillement

Les équipements et documents de sécurité doivent avoir été localisés et leur utilité connue :

- les boutons d'arrêts d'urgence électrique
- la commande d'arrêt de la pompe d'AVGAS
- les extincteurs
- le registre mentionnant la quantité de liquide inflammable (AVGAS) dans les cuves

Lors de l'avitaillement, l'avitailleur doit veiller à la sécurité et à celles des autres :

- sont interdits : les téléphones portables, les appareils producteurs de flammes ou d'étincelles, utilisation de flash photographique, chaussures ferrées et vêtements pouvant provoquer de l'électricité électrostatique,
- ne pas avitailler pendant le remplissage des cuves de dépôt et pendant la décantation, pendant le passage d'un orage
- les équipements à bord de l'aéronef doivent être éteints (radio, transpondeur, etc.)
- ne pas brasser l'hélice sur l'aire de distribution,
- le cockpit de l'aéronef doit être fermé
- s'assurer qu'un autre aéronef ne roule pas en direction de la station-service ou aire de distribution.

RAPPEL Procédure secours (annexe II)

Hors de la zone, faire le 18 ou le 112 (à partir d'un téléphone portable)

Préciser lors de l'appel :

- la localisation exacte, le type de sinistre : feu aéronef ou station-service
- le nombre de personnes blessées ou brûlées (éventuellement)
- la quantité de liquide inflammable (AVGAS) présente dans les cuves
- ne pas raccrocher le téléphone ou la communication tant que vous n'y avez pas été autorisé.

En cas d'INCENDIE :

- arrêter le débit des pompes en appuyant sur un des boutons d'arrêt de la pompe ou d'arrêt d'urgence
- essayer d'éteindre l'incendie avec le ou les extincteurs
- ne pas utiliser de jets d'eau

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
--	------	---------------

- faire dégager la zone des personnes éventuellement présentes
- alerter les secours (pompiers)
- porter assistance aux personnes éventuellement blessées

En cas d'INCIDENT : exemple déversement accidentel de carburant :

- ne pas déplacer l'aéronef
- contacter le directeur de l'aérodrome

CONSIGNES D'EXPLOITATION LFDI	Ed 3	Le 13/03/2025
---	------	---------------

ANNEXE VIII Redevances aéronautiques

Un contact obligatoire avec préavis minimum de 48h00 est demandé pour l'aviation d'affaire ou les stationnements parking revêtu.

Aéronefs non basés, forfait annuel possible par aéronef	TARIFS en €	
Redevances JOUR, (par atterrissage) <div style="text-align: center;"> <p>< 1,5T</p> <p>1,5T à 2,5 T</p> <p>2,5 à 4,5 T</p> <p>> 4,5 T</p> </div>	HT	TTC (TVA 20%)
	5,10 €	6,12 €
	17,10 €	20,52 €
	25,00 €	30,00 €
	50,00 €	60,00 €
Redevances NUIT (par 1/4 heure, utilisation PCL) Aéronefs non basés avec préavis 48h00 et autorisation Tout quart d'heure entamé est dû	TARIFS en €	
	HT	TTC (TVA 20%)
	15,10 €	18,12 €
Redevances STATIONNEMENT EXT (basés et non basés) Journée décomptée dès sup à 8 heures. <div style="text-align: center;"> <p>< 1,5T</p> <p>1,5T à 2,5 T</p> <p>2,5 à 4,5 T</p> <p>> 4,5 T</p> </div> Parking non gardienné, réservation j-2 obligatoire, forfait possible.	TARIF en € par jour	
	HT	TTC (TVA 20%)
	10 €	12,00 €
	12 €	14,40 €
	30 €	36,00 €
	60 €	72,00 €
	Ouverture salle repos/prép équipage ou passager sup 2h	
50 €	60,00 €	