



MANUEL D'EXPLOITATION

aérodrome Useldange

ELUS

Version 2026



Table des matières

1.	Généralités	2
1.1.	Objet	2
1.2.	Références.....	2
1.3.	Liste de Distribution	2
1.4.	Amendements	3
1.5.	Organigramme	3
2.	Description de l'aérodrome	4
3.	Balisage et aire à signaux.....	5
3.1.	Balisage	5
3.2.	Aire à signaux	5
3.3.	Manche à air	5
4.	Procédures d'opération	6
4.1.	Opérations décollage autonome	7
4.2.	Opérations décollage treuil.....	7
4.3.	Opérations d'atterrissage	7
5.	Équipements de première intervention	8
6.	Station d'avitaillement	10
7.	L'Exploitation technique journalière	11
8.	Sécurité infrastructure	11
9.	Sécurité incendie et sauvetage	12
9.1.	Procédure de contrôle périodique	12
9.2.	Le plan d'évacuation	12
9.3.	Le plan de formation des membres	12
9.4.	Contrôle de qualité.....	12
9.5.	Sûreté.....	13
10.	Vols transfrontaliers	14
11.	Divers	14

1. Généralités

1.1. Objet

Le présent document reprend les éléments suivants :

- Description de l'aérodrome
- Désignation des personnes responsables de l'entretien, de la mise en œuvre des procédures d'exploitation, de la surveillance et de la mise en place des moyens de sécurité et des moyens de prévention en matière de sûreté.
- Les formations en matière de lutte contre l'incendie, les risques spécifiques associés à l'exploitation d'un aérodrome.
- Les différents contrôles à effectuer pour assurer une exploitation sécurisée de l'aérodrome, en spécifiant le responsable, la fréquence et le type de documentation.

1.2. Références

N°	Document
I.	Règlement interne du CLVV
II.	Autorisation d'exploitation d'un terrain de vol privé à Useldange
III.	Convention sur l'exploitation de l'aérodrome à Useldange (« État », « Fédération », « Club »)
IV.	Convention d'exploitation entre la FAL (Exploitant) et le CLVV (Exploitant technique)
V.	Publication AIP Belgo-Luxembourgeois, section AD : EB_AD_2_ELUS_en
VI.	Letter of agreement entre le CLVV et l'ANA (Administration de la navigation aérienne Luxembourg)
VII.	Briefing Responsable piste
VIII.	Plan d'intervention
IX.	Plan d'évacuation
X.	Plan d'accès d'urgences
XI.	Site Web : security.clvv.lu

1.3. Liste de Distribution

	Organisation	Adresse
CLVV	Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile a.s.b.l.	1, Um Fluchfeld L-8706 Useldange
FAL	Fédération Aéronautique Luxembourgeoise	3, route d'Arlon L-8009 Strassen
DAC	Direction de l'Aviation Civile	4, rue Lou Hemmer L-1748 Luxembourg

1.4. Amendements

Version	Applicable le	Modification
2017 v.1.0	01/05/2017	Version initiale
2019 v.2.0	01/05/2019	Dimensions/Orientation piste/Fréquence Formation autodidacte Ajout chapitre : Opérations Ajout chapitre : Vols transfrontaliers
2020 v.3.0	12/06/2020	Chapitre 7.5 : « Tout membre pilote détenteur d'une licence de pilote planeur » remplacé par « Tout membre actif » Mise à jour de l'organigramme Suppression de la description « Responsable piste » → Décrits dans le document : Briefing – Responsable Piste CLVV
2021 v.4.0	2021	Détails phraséologie retirés → Décrits dans le document : Briefing – Responsable piste Mise à jour à la suite du rapport d'audit sûreté du 8 juillet 2020
2023 v5.0	2023	Mise à jour à la suite du rapport d'audit sûreté 2022-41
2024 v6.0	2024	Mise à jour à la suite du rapport d'audit sûreté 2024-46
2024 v6.1	2024	La fonction de responsable sûreté ne peut pas être déléguée à tous les membres actifs
2025 v7.0	2025	Mise à jour référence règlement : RGD 13.3.1993 → commission implementing regulation (EU) No 923/2012 (SERA) Mise à jour: Exploitant & exploitant technique Nouvelle mise en page et restructuration des chapitres
2026 v8.0	2026	Mise à jour: Organigramme et corrections linguistiques

1.5. Organigramme

Pour la saison 2025 les personnes suivantes sont chargées par le conseil d'administration du CLVV à assumer ces responsabilités :

Fonction	Personne
Président du CLVV	M. Tom Scholtes
Responsable Contrôle de qualité	M. Tom Scholtes
Responsable « Sécurité infrastructure »	M. Tom Scholtes
Responsable « Sécurité incendie et sauvetage »	M. Alex Krieger
Responsable « Sûreté »	M. Alex Krieger
Adjoint au responsable « Sûreté »	M. Roland Reckel
Le Responsable de piste	Membres du CLVV
Exploitation technique journalière	Responsabilité déléguée sur base journalière par une liste de service

2. Description de l'aérodrome

Le Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile a.s.b.l. (CLVV) est chargé de l'exploitation technique pour le compte de la FAL (Exploitant) d'un aérodrome qui se situe aux abords de la localité d'Useldange, sur le lieu-dit « Ob der Hoh » avec les caractéristiques suivantes :

Caractéristique	
Opérateur	CLVV (exploitant technique)
Type	L'aérodrome est uniquement accessible aux planeurs autorisés par l'exploitant. Par « <i>planeur</i> », il faut entendre les planeurs avec ou sans moteur auxiliaire, planeurs ultra légers sans et avec moteur auxiliaire et moto planeurs (« <i>touringmotorgliders</i> (TMG) »). L'exploitant (FAL) peut exceptionnellement autoriser des aéronefs monomoteurs d'une masse maximale au décollage égale ou inférieure à 2.250 kg qui ne sont pas qualifiés comme planeurs. Il vérifiera à cette fin que les caractéristiques de l'aéronef et la qualification de l'équipage leur permettent d'utiliser le terrain en toute sécurité.
Coordonnées géographiques	Point de référence : 49°46'04"N – 005°58'03"E
Altitude	Point de référence / Aire à signaux : 283 m / 925 pieds
Nature du sol	Gazon
Dimensions	Longueur de la piste : 900 m Largeur de la piste : 30 m La piste s'inscrit dans une bande comportant : • Du côté ouest une zone de dégagement d'une longueur de 60 m, et • Du côté est une zone de dégagement d'une longueur de 60 m. • Ces zones peuvent être utilisées pour les décollages. La bande s'étend latéralement sur toute la longueur, de part et d'autre de l'axe de la piste et des zones de dégagement, jusqu'à une distance de 25 m par rapport à cet axe.
Orientation géographique	102/282
Condition de visibilité	VMC
Heures d'opérations	HX Entre 30 minutes avant le lever du soleil jusqu'à 30 minutes après le coucher du soleil
Fréquence	129.435 Informations relatives à l'utilisation de l'aérodrome

Image



3. Balisage et aire à signaux

Le responsable « Sécurité infrastructure »

3.1. Balisage

La piste est balisée de deux côtés par des balises/marques au sol parfaitement visibles, distantes de 30 m au plus. En outre, la demi-longueur de piste est balisée par une balise frangible portant l'indication «1/2» et visible dans les deux sens de l'axe de piste. Les seuils de piste sont balisés par un trait blanc continu de 40 cm de largeur au moins.

3.2. Aire à signaux

Une aire à signaux est installée et entretenue dans laquelle seront placés au moins les signaux désignés ci-après, conformes aux spécifications Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (SERA) Appendix 1 - 3. Signals For Aerodrome Traffic - 3.2. Visual ground signals:

- Interdiction d'atterrir (disposé pendant les heures de fermeture de l'aérodrome) ;
- Vol de planeurs en cours ;
- Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage ;
- Directions d'atterrissage et de décollage.

Les signaux sur l'aire à signaux sont protégés contre la fausse manipulation.

3.3. Manche à air

Une manche à air est installée dans un endroit bien dégagé et visible en vol;

Description

Manche à air



-
- A. Interdiction d'atterrir (disposé pendant les heures de fermeture de l'aérodrome) / précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage;
- B. Directions d'atterrissage et de décollage.
- C. Vol de planeurs en cours (repliable)



4. Procédures d'opération

Le « Responsable de piste »

Disposition

Piste 28



Piste 10



Tout membre actif est susceptible de prendre la fonction de responsable de piste. Il devra effectuer un contrôle visuel du terrain avant le début des activités.

Les opérations de tractage/re-tractage des planeurs se font du côté sud de la piste (tracés jaunes), tout en évitant que les bouts d'aile ou l'accompagnateur pénètrent le marquage de la piste.

4.1. Opérations décollage autonome

Les décollages doivent se faire obligatoirement sur la piste balisée. Si un ou deux câbles treuil sont déroulés sur la piste aucun décollage de planeurs autonomes ou TMG n'est autorisé !

Les décollages/atterrissages simultanés sur la piste sont strictement interdits.

4.2. Opérations décollage treuil

La zone d'emplacement treuil et la zone d'accrochage et décollage planeur sont disposées hors de la piste balisée. Les décollages des planeurs pourront se faire du seuil de piste décalé.

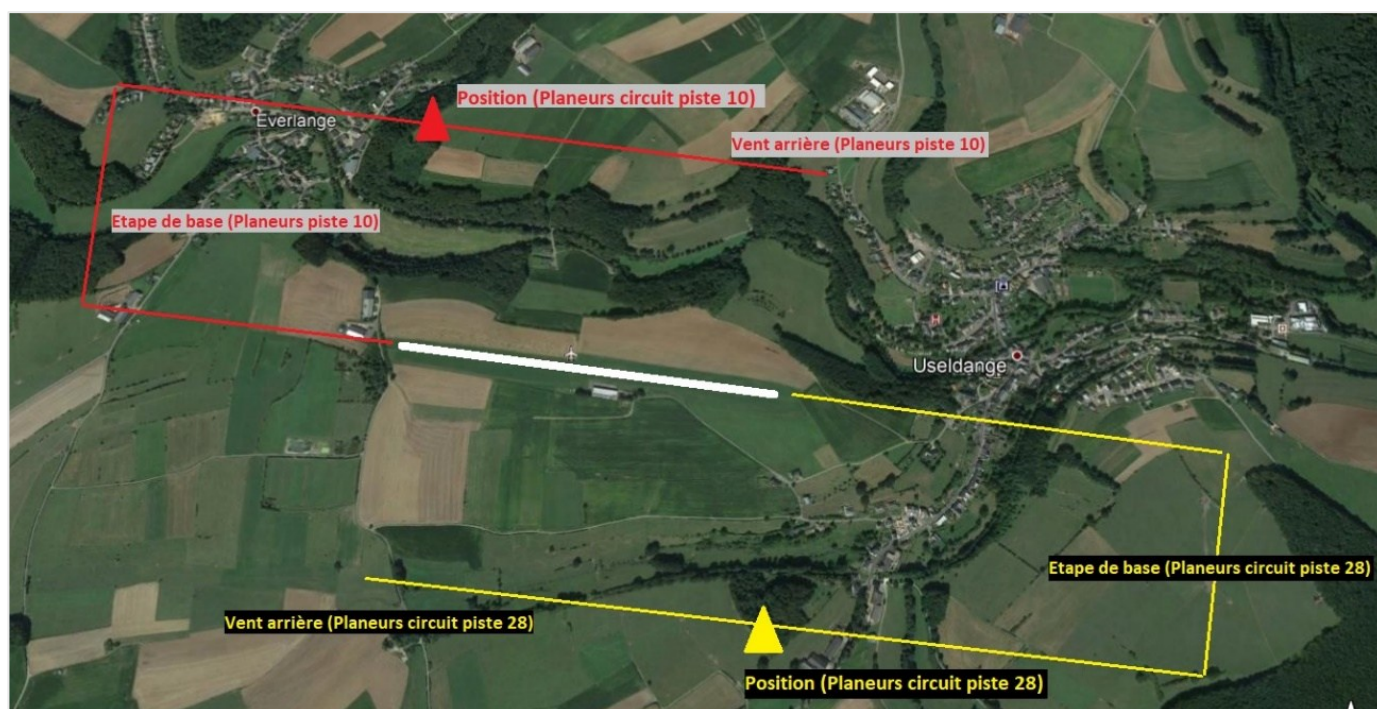
La phraséologie du décollage treuil est décrite dans le document « *Briefing – Responsable piste* »

4.3. Opérations d'atterrissage

Les décollages et atterrissages doivent obligatoirement se faire sur la piste balisée. Les atterrissages à contre-sens ne peuvent être effectués qu'après une annonce radio et une coordination claire et précise avec tous les pilotes au sol et dans le circuit, ainsi qu'avec le responsable piste qui surveillera la manœuvre.

Les circuits se font « main gauche » pour les planeurs et main droite pour les TMGs. Compte rendu de position (position report) obligatoire à la verticale des points indiqués « Position » sur le graphique ci-dessus.

La phraséologie d'atterrissage est décrite dans le document « *Briefing – Responsable piste* »



5. Équipements de première intervention

Le responsable « Sécurité incendie et sauvetage »

L'aérodrome d'Useldange est classé en catégorie 1 suivant ICAO Annex 14 Chapter 9 Table 9.1.

En concordance avec cette catégorie, le matériel suivant a été défini dans la **consigne d'exploitation** :

Art. 7. Matériel d'intervention.

L'exploitant doit disposer au moins du matériel d'intervention suivant qui doit se trouver sur l'aérodrome à un endroit facile d'accès et abrité :

- A. ~~au moins un véhicule de sauvetage et d'incendie portant au moins 230 litres d'eau et permettant un débit de solution de mousse de niveau de performance B supérieure ou égale à 230 l/min. En plus, il y a lieu de prévoir 45kg de poudre sous forme d'extincteurs comme agent secondaire. De plus, le véhicule doit être doté d'un matériel de sauvetage adéquat. Le cas échéant où le véhicule ne pourrait pas être équipé d'une installation mousse, la quantité de l'agent secondaire serait à doubler;~~
- B. au moins une boîte de premiers secours contenant le matériel nécessaire pour donner les premiers soins en cas d'accident. Cette boîte doit faire l'objet d'une signalisation appropriée et doit être facilement accessible.
-

~~L'exploitant a décidé de renoncer à une installation de mousse et de doubler l'agent secondaire, donc 90 kg de poudre~~

Les sapeurs-pompiers de la commune d'Useldange sont considérés comme « rescue and firefighting personnel » principal en concordance avec annexe 14 de l'OACI. Un plan d'intervention (annexé au présent manuel) a été élaboré avec le commandant des pompiers d'Useldange.

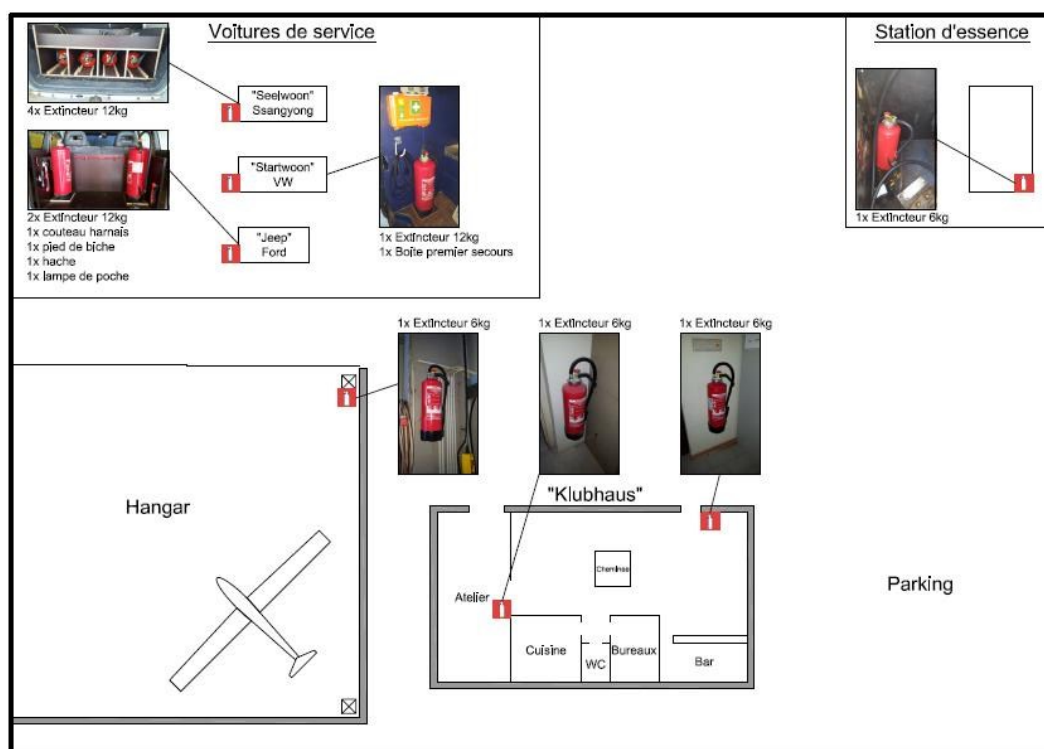
Formation autodidacte :

Le matériel propre à l'aérodrome est considéré comme matériel de première intervention. Les membres du CLVV délégués pour la charge d'exploitation technique devront obligatoirement consulter le cours sur l'utilisation des extincteurs disponibles sur le système de gestion interne « Vereinsflieger ».

Le matériel de première intervention et de sauvetage est composé des éléments suivants :

- 3 extincteurs à poudre de 12 kg :
 - ~~4 dans la voiture de piste~~
 - 2 dans la voiture tractage planeurs
 - 1 dans « Tower mobile »)
- 4 extincteurs à poudre de 6 kg (station d'avitaillement, Hangar, Atelier, Clubhouse)
- Hache de sauvetage / Pied-de-biche / Couteau à harnais (dans la voiture tractage planeurs)

Description



Voiture de piste :

- 4x Extincteurs



Voiture tractage planeurs :

- 2 x Extincteurs
- Hache de sauvetage
- Pied-de- biche
- Couteau à harnais



„Tower mobile“ :

- 1 Extincteur
- Trousse de 1. secours



6. Station d'avitaillement

Le responsable Sécurité infrastructure

La station ne peut être opérée que par un membre du club ou sous la surveillance de ce dernier. Avant toute procédure d'avitaillement d'un aéronef ou d'un véhicule, l'opérateur sortira l'extincteur de la station et le posera à une distance et un endroit qui permet une utilisation rapide en cas d'incendie.

Il utilisera obligatoirement le filtre à essence disposé dans la station pour éviter tout avitaillement d'un aéronef avec du carburant pollué.

Disposition

Localisation



Description



7. L'Exploitation technique journalière

Le responsable de piste

La responsabilité « Exploitation technique journalière » est déléguée par le conseil d'administrions à un membre désigné du CLVV pour chaque journée d'activité vélivole suivant une liste de service, publiée sur le système de gestion interne « Vereinsflieger ».

Le Responsable de piste assumera les tâches et responsabilités prévues par « l'Autorisation d'exploitation d'un terrain de vol privé à Useldange ». Certaines responsabilités sont déléguées au responsable « Sécurité infrastructure »

La description détaillée des tâches est décrite dans le document : « Briefing – Responsable Piste CLVV »

Pour des raisons de sécurité, tous les membres du Club veillent à ce que des personnes étrangères ne traversent pas la piste sans surveillance pendant les activités vélivoles.

8. Sécurité infrastructure

Le responsable « Sécurité infrastructure »

Le CLVV désigne sous sa responsabilité une personne chargée de sécurité infrastructurelle de l'aérodrome.

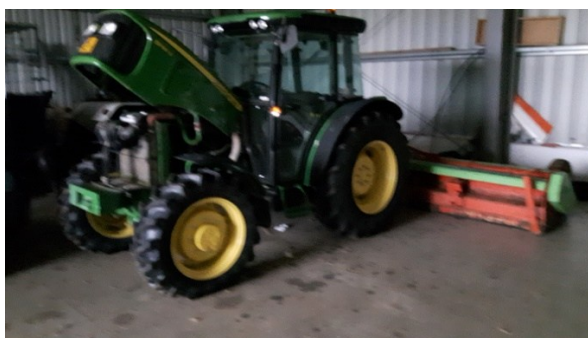
Ses responsabilités sont les suivantes :

- Veiller à l'entretien des différentes installations ;
 - Aire à signaux
 - Balisage piste
 - Signalisation publique (Interdiction accès terrain)
- Maintenir l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances dans l'état qu'exigent la sécurité et la sûreté de la navigation aérienne ;
- Maintenir la hauteur de l'herbe (piste) à un niveau ne compromettant pas le déroulement sûr des activités aériennes ;
- Mettre en œuvre les mesures décidées par l'exploitant technique ainsi que les consignes de « Autorisation d'exploitation d'un terrain de vol privé à Useldange »
- Veiller à l'entretien de la station d'avitaillement

Procédures « Sécurité infrastructure »

Le responsable « Sécurité infrastructure » lancera, soit sur base de ses propre observations ou contrôles, soit sur base d'un rapport (oral ou écrit) du responsable « Exploitation technique journalière », soit sur décision du conseil d'administration toute initiative à tenir les installations sous sa responsabilité dans un état assurant une exploitation sûre et efficace de l'aérodrome.

Tracteur équipé d'une faucheuse à fléaux pour l'entretien de la piste



9. Sécurité incendie et sauvetage

Le responsable « Sécurité incendie et sauvetage »

Le CLVV désigne sous sa responsabilité une personne chargée de sécurité incendie et sauvetage de l'aérodrome.

Ses responsabilités sont les suivantes :

- Maintient et mise à jour du plan d'évacuation
- Surveillance et maintenance (périodes d'expiration) du matériel d'intervention et sauvetage ainsi que de l'équipement 1er secours
- Organisation de la formation des membres en respect du matériel

Procédures « Sécurité infrastructure »

9.1. Procédure de contrôle périodique

Le responsable « Sécurité incendie et sauvetage » effectuera au moins une inspection systématique de l'équipement de premier secours énuméré ci-dessus et établira un rapport écrit au conseil d'administration. Il lancera toute procédure de remplacement ou de maintenance des extincteurs et de tout autre matériel de sauvetage.

9.2. Le plan d'évacuation

Voir « Plan intervention » et « Plan d'accès d'urgences »

9.3. Le plan de formation des membres

Tous les membres sont tenus obligatoirement par le Règlement interne de consulter les documents issus de l'École Nationale du Service d'Incendie et de Sauvetage disponibles sur système de gestion interne « Vereinsflieger » (en langue française, allemande et anglaise) :

PRESENTATION_EXTINCTEURS_ENSIS_2016.PDF & HANDOUT_EXTINCTEURS_2016_ENSIS.PDF

Extrait du Règlement interne :

2.4. Formation continue

Chaque participant aux activités aéronautiques doit obligatoirement consulter les documents disponibles sur le site de gestion interne « Vereinsflieger » sous le répertoire :

CLVV Public / 1. Documents internes / 1.0 Documents formation obligatoires

9.4. Contrôle de qualité

Le responsable Contrôle de qualité

Le président du CLVV ou à défaut le Vice-président assurera que les exigences qualitatives en matière de sûreté de l'aérodrome soient respectées. A cette fin et au moins une fois par an, il établira un rapport audit reprenant les éléments suivants :

- Date du rapport
- Vérification de la notification de l'ouverture des parties critiques. Cette information est renseignée au niveau d'un planeur fictif (« LX-OPC ») avec comme nom de pilote le membre qui a vérifié l'ouverture et comme heure de décollage l'heure de cette ouverture.
- Vérification des inspections régulières réalisées par les responsables de la piste lors de l'ouverture des parties critiques

- Résultat d'un test semi-annuel des procédures de sûreté. Ce test comprend un des scénarios suivants :
 - Scénario N°1 : Une porte du hangar ouverte sans présence d'un membre. Cette situation doit être renseignée comme « hangar ouvert » au niveau du planeur fictif LX-OPC.
 - Scénario N°2 : Une porte du hangar déverrouillée. Cette situation doit être renseignée comme « hangar ouvert » au niveau du planeur fictif LX-OPC.
 - Scénario N°3 : La barrière d'accès ouverte. Cette situation doit être renseignée comme « barrière ouverte » au niveau du planeur fictif LX-OPC.

9.5. Sûreté

Le responsable sûreté

Le CLVV désigne sous sa responsabilité une personne chargée de gérer la sûreté du site, de la piste et des aéronefs, ainsi que son adjoint. Le responsable de sûreté et son adjoint doivent avoir passé avec succès une vérification des antécédents réalisée par la Police Grand-Ducale.

Afin d'assurer aux pilotes, aux aéronefs et à l'aérodrome d'Useldange en général le niveau de sûreté requis via les Règlements (CE) 300/2008, (UE) 2015/1998, (UE) 1254/2009 ainsi que l' « Autorisation d'exploitation d'un terrain de vol privé à Useldange », le responsable sûreté veillera au respect des règles et procédures « sûreté », définis par le plan national de sûreté de l'aviation civile.

Procédures sûreté

INSPECTION DES IMMEUBLES (PARTIES CRITIQUES)

Le hangar abrite les aéronefs du club. Avant d'accéder à ce hangar, le responsable de piste s'assurera qu'aucune personne n'a pu s'introduire illicitement dans ce hangar. Pour ce faire, il vérifiera que notamment les portes étaient fermées à clé et qu'aucune effraction n'a pu être commise.

Le responsable sûreté procédera à 6 inspections par an afin de s'assurer que les locaux ont été fermés après la fermeture des parties critiques.

SURETE DU SITE, DE LA PISTE ET DES AERONEFS

- tout pilote doit s'assurer de la protection de son aéronef au sol. A cet effet, il effectuera une fouille de sûreté à chaque fois qu'il y a lieu de croire qu'une ou plusieurs personnes non-autorisées y ont eu accès ;
- tout membre qui observera une personne étrangère au club à accéder aux installations (piste, hangar) invitera ladite personne à ne pas y accéder si elle n'est pas accompagnée par un membre ;
- tout membre qui observera une personne étrangère au club à accéder à un aéronef agira comme indiqué ci-dessus et informera le pilote ou bien le responsable de piste le cas échéant.

PLAN DE FORMATION

- Tout membre suivra une formation « security briefing » délivrée par le responsable de sûreté ou par son adjoint avant la réception des clefs des parties critiques. Le responsable de sûreté tiendra une liste
 - de participation des membres à cette formation
 - une liste des membres ayant confirmé électroniquement avoir pris connaissance du document « security.clvv.lu ».
- Un cours de rattrapage sera délivré chaque année par le responsable de sûreté ou de son adjoint lors d'une réunion des membres obligatoire.

10. Vols transfrontaliers

L'aérodrome est un aérodrome non douanier et l'exploitant devra faire une déclaration afférente auprès de l'Administration des Douanes et Accises.

Un aéronef venant d'un pays tiers ou s'y rendant ne peut ni atterrir ni décoller en dehors d'un aérodrome douanier. Toutefois, en cas d'atterrissage forcé ailleurs que sur un aérodrome douanier, l'Administration des Douanes et Accises doit être immédiatement avertie. L'intéressé est tenu de se conformer aux instructions de cette autorité.

L'exploitant peut conclure des arrangements spéciaux avec l'Administration des Douanes et Accises. Ces arrangements doivent être communiqués par l'exploitant préalablement à toute mise en application au Ministre et sont affichés dans un endroit accessible au public.

Les pilotes sont tenus de s'informer des prescriptions douanières en vigueur.

11. Divers

Le président du CLVV est la personne de contact désigné par la « Letter of agreement between Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile a.s.b.l. and Administration de la navigation aérienne Luxembourg APP (LoA CLVV-ANA) » à communiquer toute publication AIP et/ou NOTAM à l'Administration de la navigation aérienne (ANA)