

# Règlement d'Ordre Intérieur CTO Aérodrome de Noertrange ELNT



## Index

<b>1. AMENDEMENTS</b>	<b>3</b>
<b>2. LISTE DE DISTRIBUTION</b>	<b>3</b>
<b>3. OBJET</b>	<b>3</b>
<b>4. REFERENCES</b>	<b>3</b>
<b>5. AERODROME ELNT</b>	<b>4</b>
5.1. Coordonnées ELNT	4
5.2. Exploitant ELNT	4
5.3. CTO ELNT (article 1.1 CE)	4
5.4. Responsables (article 1.1 CE)	5
<b>6. BALISAGE ET AIRE DE SIGNAUX (article 1.2 CE) et (article 4 et 6 CE)</b>	<b>5</b>
6.1. Balisage	5
6.2. Aire à signaux	5
6.3. Manches à air	5
<b>7. Inspections avant les ACTIVITÉS ELNT (article 1.3 CE)</b>	<b>6</b>
<b>8. ACTIVITÉS ELNT (article 3 CE)</b>	<b>6</b>
<b>9. ABREVIATIONS IMPORTANTES</b>	<b>7</b>
<b>10. MANUEL D'EXPLOITATION DES PROCÉDURES DE PROTECTION</b>	<b>7</b>
<b>11. SURETE (article 1.4 CE)</b>	<b>8</b>
11.1. Fouille du hangar & le bureau	8
11.2. Fouille du véhicule d'incident (article 7 CE)	8
11.3. Fouille de l'avion	9
<b>12. COMPETENCES NECESSAIRES</b>	<b>9</b>
<b>13. CHARGES RESPONSABLES SÛRETÉ - FORMAT. &amp; CONTRÔLE DE QUALITE</b>	<b>10</b>
13.1. Formation/Briefing interne (article 1.4 CE)	10
13.2. Tâche Responsable Sûreté (article 1.4 CE)	11
13.3. Tâche Responsable - Opération (article 1.5 CE) et (article 5 CE)	12
<b>14. MESURES ENVERS NUISANCES SONORES (article 1.6 CE)</b>	<b>13</b>
<b>15. RESPONSABILITES AUTRES CLUBS (article 1.7 CE)</b>	<b>13</b>
<b>16. STATIONNEMENT AERONEFS (article 1.8 CE)</b>	<b>13</b>
<b>17. MODALITES FINANCIERES DE L'EXPLOITATION (article 1.9 CE)</b>	<b>13</b>
<b>18. CHARGES RESPONSABLES SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (article 2 CE)</b>	<b>13</b>
<b>19. STATION DE RAVITAILLEMENT AVGAS 100LL</b>	<b>14</b>
<b>20. ASSURANCE (article 11 CE)</b>	<b>14</b>
<b>21. ANNEXES (articles 1,2,3 et 7 CE application pratique)</b>	<b>14</b>
21.1. Liste de présence Formation et briefing Responsable	14
21.2. Liste « Test spontané»	14
21.3. Manuel : Procédures à faire avant toute opération	14

## 1. AMENDEMENTS

Version	Applicable le	
FAL-CPL 2022		Nouvelle version

## 2. LISTE DE DISTRIBUTION

CPL	Op der Louh, L-9676 Noertrange
FAL	3, route d'Arlon, L-8009 Strassen
DAC	4, rue Lou Hemmer L-1748 Luxembourg - BP 283 L-2012 Luxembourg

## 3. OBJET

Le présent document reprend les éléments suivants :

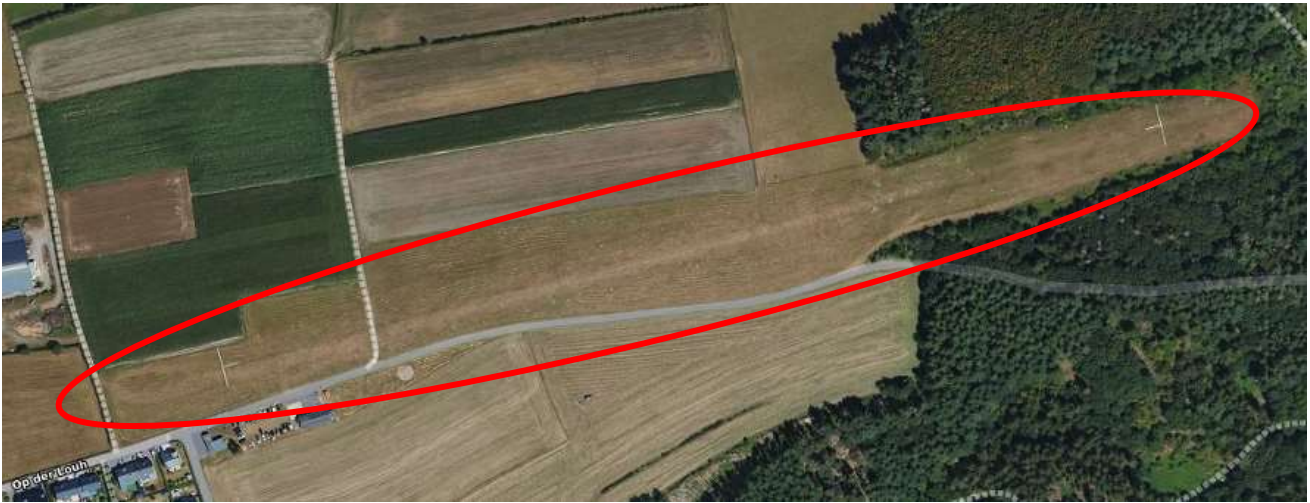
Mise en conformité et relation avec les différents articles de la consigne d'exploitation, notamment :

- 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.

## 4. REFERENCES

- Règlement ministériel du 06 juin 2011 réglementant l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange
- Publication AIP Belgo-Luxembourgeois, section AD : EB\_AD\_2.2\_ELNT\_en
- Règlement interne FAL et CPL version en vigueur
- Letter of agreement between Cercle Parachutiste Luxembourgeois a.s.b.l. and ADMINISTRATION DE LA NAVIGATION AERIENNE Luxembourg APP (LoA CPL-ANA)

## 5. AERODROME ELNT



### 5.1. Coordonnées ELNT

49° 58' 52'' N 5° 55' 4'' O

32, op der Louh

L-9676 Noertrange

Fréquence : 126.955 Mhz

### 5.2. Exploitant ELNT

FAL (Fédération Aéronautique Luxembourgeoise)

### 5.3. CTO ELNT (article 1.1 CE)

Commission technique et opérationnelle ELNT

-> Composition de la CTO ELNT

Président	Manuel COSTA	manuel.costa@sp.etat.lu	MDDI
Membres	Romain SCHROEDER	secretariat@winseler.lu	Commune
	Marc Ewerling	marcewerling@icloud.com	FAL&CPL
	Bob LARY	bob.lary@airport.lu	ANA
	Marc REITER	marc.reiter@tr.etat.lu	Mobilité

## 5.4. Responsables (article 1.1 CE)

### 5.4.1. Responsables de Sûreté ELNT

Stéphanie NUSS

Kaatje CLAES

### 5.4.2. Responsables de Sécurité et Sauvetage ELNT

Marc EWERLING

Jos SCHMITZ

### 5.4.3. Responsables Opération désignés

Une liste avec les noms des personnes responsables est actualisée régulièrement. Elle est communiquée à la DAC, FAL, CTO et est visible sur le site.

## 6. BALISAGE ET AIRE DE SIGNAUX (article 1.2 CE) et (article 4 et 6 CE)

### 6.1. 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 rouge et blanc, visible dans les deux sens de l'axe de piste. Les seuils de piste sont balisés par un « T » blanc en continu.

### 6.2. Aire à signaux

Une aire à signaux est installée et entretenue avec les signaux visuels au sol suivants :

- Interdiction d'atterrir (disposé pendant les heures de fermeture de l'aérodrome)
- Direction d'atterrissage et de décollage

L'aire à signaux est protégée contre toute fausse manipulation.

### 6.3. Manches à air

Deux manches à air sont installés.



## 7. Inspections avant les ACTIVITÉS ELNT (article 1.3 CE)

Avant chaque journée d'activité, les responsables désignés par le CPL procèdent à des inspections de la piste et des alentours ainsi que du matériel volant et les équipements d'intervention. (voir détails, respectivement les références sous 1.4). Dès que l'état de la piste ou des équipements nécessitent des réfections ou des réparations, celles-ci sont immédiatement mises en œuvre. La tonte de la piste pour assurer une hauteur d'herbe correcte est réalisée régulièrement et en cas de besoin.

## 8. ACTIVITÉS ELNT (article 3 CE)

L'aérodrome n'est ouvert que si son ouverture a été formellement déclarée par un responsable désigné par la commission d'exploitation après notification au service AIS de l'Administration de la navigation aérienne. Le signal approprié prévu à l'article 6 b) ci-dessous est à manipuler en fonction de l'ouverture/fermeture de l'aérodrome.

Toutefois, l'exploitant doit garder l'aérodrome fermé chaque fois que l'état de la piste et de sa bande est de nature à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses, tel qu'en cas d'enneigement ou de verglas, respectivement en cas de fortes averses continues. De plus l'aérodrome est toujours à fermer en cas d'absence d'un responsable technique désigné.

L'aérodrome ne peut être utilisé que par conditions météorologiques de vol à vue (VMC) de jour.

L'aérodrome ne peut être utilisé pour des activités après le coucher du soleil que si les mesures de sécurité le permettent.

L'horaire d'ouverture de l'aérodrome pour les aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg ou dans un autre État membre de l'OACI est:

- du lundi au samedi de 9.30 heures locales jusqu'à 12.00 heures locales et de 13.00 heures locales jusqu'à 20.00 heures locales;
- les dimanches et les jours fériés de 9.30 heures locales jusqu'à 12.00 heures locales et de 14.00 heures locales jusqu'à 20.00 heures locales.

Toutefois les atterrissages après 12.00 heures locales et 20.00 heures locales sont autorisés dans le cadre du largage de parachutistes.

Pour un aéronef immatriculé dans un autre État membre de l'OACI, le pilote s'appêtant à utiliser l'aérodrome doit obligatoirement obtenir l'autorisation préalable de l'exploitant par téléphone, au moins une heure avant l'heure estimée du départ de l'aérodrome d'origine.

L'aérodrome est accessible aux aéronefs monomoteurs dont la masse maximale au décollage est égale ou inférieure à 2.250 kg. Il incombe au pilote d'apprécier, si compte tenu des performances de l'aéronef et des caractéristiques du terrain, il peut utiliser l'aérodrome en toute sécurité.

L'utilisation de l'aérodrome pour les vols d'hélicoptères, vols d'ULM, vols d'essais d'aéronefs prototypes ou tout autre engin sans pilote est soumis à autorisation préalable de la Direction de l'Aviation Civile.



Les descentes en parachute peuvent être effectuées sur l'aérodrome suivant les modalités fixées par le règlement ministériel du 16 juillet 1990 déterminant les conditions auxquelles sont soumises les descentes en parachute dans l'espace aérien luxembourgeois.

Les essais moteurs ne sont pas autorisés. Toutefois pour des motifs dûment justifiés inhérents à la sécurité aérienne, la Direction de l'aviation civile peut accorder une dérogation pour pratiquer un essai moteur.

Sur base d'une demande écrite et motivée et après avoir demandé l'avis de l'administration communale de Winseler, le Ministre peut autoriser des exceptions quant aux conditions générales d'utilisation de l'aérodrome.

## 9. ABREVIATIONS IMPORTANTES

ADA	Administration des Douanes et Accises
CCTV	Système de surveillance vidéo / Télévision en circuit fermé
DAC	Direction de l'Aviation Civile
PGD	Police Grand-ducale
PNCQ	Programme National de Contrôle de Qualité
PNS	Programme National de Sûreté
FAL	Fédération Aéronautique Luxembourgeoise
CPL	Cercle Parachutiste Luxembourgeois a.s.b.l
CTO	Commission technique et opérationnelle
ELNT	Airfield Noertrange

## 10. MANUEL D'EXPLOITATION DES PROCÉDURES DE PROTECTION

Ce présent manuel doit être disponible sur le site d'activité, en l'occurrence sur l'aérodrome ELNT, il sera mis sous clé au bureau du CPL, accessible aux responsables de sûreté désignés. L'accès à ce manuel doit être restreint, seuls les responsables de sûreté désignés ont droit à sa consultation, ainsi que les autorités impliquées, à savoir la DAC, PGD et la ADA.

Ce manuel décrit le règlement interne concernant les procédures de sécurité ainsi que de sûreté, énumérant les charges et les compétences nécessaires. Dans ce manuel sont compris les coordonnées de l'aérodrome ELNT, le nom de l'exploitant et de la commission CTO ELNT, ainsi que les noms des responsables de sûreté désignés.

## 11. SURETE (article 1.4 CE)

La gestion et le contrôle des accès se font par la protection, la surveillance et des fouilles du hangar, du véhicule d'incident, du bureau et de l'avion. Toute personne suspecte sera contrôlée afin de détecter toute personne non autorisée.

**Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

### 11.1. Fouille du hangar & le bureau

#### 11.1.1. Déroulement

Le hangar est fermé à clés (plus 2 loquets) pendant les périodes d'inactivités. Le bureau, situé dans le hangar est fermé lui aussi à clés. Le responsable ouvre le hangar et le bureau et procède à la fouille des installations afin de détecter des objets prohibés.

#### 11.1.2. Moyens

La fouille du hangar et du bureau se fait de manière visuelle. Un système CCTV doit également aider à mettre en avant les éventuelles intrusions de personnes non autorisées dans le hangar et le bureau.

#### 11.1.3. Fréquence

Le hangar et le bureau sont fouillés une fois le matin à l'ouverture avant le début des activités (ou à chaque fois qu'un doute persiste sur l'intrusion d'une personne non autorisée).

**Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

### 11.2. Fouille du véhicule d'incident (article 7 CE)

#### 11.2.1. Déroulement

Le véhicule est fermé à clés et stationné dans le hangar pendant les périodes d'inactivités. Le responsable ouvre le hangar, sort le véhicule d'incident et procède à la fouille du véhicule et par la suite à l'inspection de la piste d'atterrissage de l'aérodrome de l'ELNT, tout en traversant la piste entière en vue de détecter des obstacles ou des objets prohibés. Pendant les périodes d'activités le véhicule d'incident est stationné à côté du hangar.

#### 11.2.2. Moyens

La fouille du véhicule incident se fait de manière visuelle. Notre système CCTV doit également aider à mettre en avant les éventuelles intrusions de personnes non autorisées dans le véhicule d'incident.



### 11.2.3. Fréquence

Le véhicule d'incident est fouillé une fois le matin à l'ouverture, avant de procéder à l'inspection de la piste (ou à chaque fois qu'un doute persiste sur l'intrusion d'une personne non autorisée).

**Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

## 11.3. Fouille de l'avion

### 11.3.1. Déroulement

L'avion est fouillé en deux étapes. En premier lieu, l'habitacle (cockpit) est fouillé quant à des objets suspects. Dans une deuxième étape l'arrière de l'avion est fouillé afin de détecter tout objet prohibé. Pendant les pauses effectuées en période d'activité, l'avion est stationné devant le hangar et fermé à clés.

### 11.3.2. Moyens

La fouille de l'avion se fait de manière visuelle en premier lieu par le pilote. Notre système CCTV doit également aider à mettre en avant les éventuelles intrusions de personnes non autorisées dans l'avion.

### 11.3.3. Fréquence

L'avion est fouillé une fois par jour le matin avant le début des activités de parachutisme (ou à chaque fois qu'un doute persiste sur l'intrusion d'une personne non autorisée). A noter que la personne responsable pour la fouille de l'avion est le pilote.

**Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

## 12. COMPETENCES NECESSAIRES

Les compétences/connaissances nécessaires seront transmises par le responsable de sûreté via formation/briefing interne, à savoir la

- + connaissance des prescriptions légales applicables et des moyens de s'y conformer ;

- + connaissance des méthodes d'inspection : les responsables désignés seront formés à fouiller le hangar, le bureau, le véhicule d'incident et l'avion, et à inspecter la piste de l'aérodrome de l'ELNT ;
- + connaissance des procédures d'intervention d'urgence : au début de la saison du CPL se déroule un exercice d'intervention, afin de former les responsables à agir correctement en cas d'urgence ;
- + Capacités relationnelles, faisant face aux différences culturelles et aux personnes susceptibles de causer des troubles.

Tout responsable de sûreté doit être nommé. Il doit avoir suivi une formation de base avec une sensibilité de sûreté et doit être présent sur le site d'activité.

Le responsable de sûreté principal, ayant suivi la formation enseignée par la DAC, est prié de présenter son casier judiciaire, annexé à ce document.

## **13. CHARGES RESPONSABLES SÛRETÉ – FORMAT. & CONTRÔLE DE QUALITE**

### **13.1. Formation/Briefing interne (article 1.4 CE)**

#### **13.1.1. Contenu de la formation/briefing interne**

Lors de cette formation/briefing interne tous les thèmes importants pour la protection et la surveillance de l'aérodrome seront abordés, à savoir tous les points des points 11 & 13.2 de ce présent document.

#### **13.1.2. Déroulement**

La formation/briefing interne se déroule à Noertrange sur l'aérodrome ELNT. Tous les responsables désignés sont invités à participer à cette formation/briefing interne. Étant sur les lieux mêmes tout peut être démontré afin de garantir l'acquisition des compétences nécessaires des responsables désignés.

#### **13.1.3. Moyens**

Une démonstration directe est permise par le déroulement de cette formation sur les lieux même de l'aérodrome et de la présence du véhicule d'incident et de l'avion. D'autre part lors d'une formation/briefing interne une liste sera signée par les participants. Cette liste

témoignera de la date et des présences des participants lors de la formation. Un document vierge de cette liste est annexé à ce document.

Un ou plusieurs tests non annoncés peuvent être effectués par le ou les Responsables Sûreté, afin de contrôler la qualité des procédures mises en œuvre. Un document vierge d'une telle liste est annexé à ce présent document.

#### 13.1.4. Fréquence

La formation/briefing interne se déroule au début de la saison du CPL. Elle sera répétée en cas d'absence d'un ou de plusieurs responsables désignés (ou si un des Responsables Sûreté le juge nécessaire).

## 13.2. Tâche Responsable Sûreté (article 1.4 CE)

### Le Responsable ELNT procède ...

- à une fouille de personne dès qu'un doute persiste
- à une inspection de la piste afin de détecter des objets prohibés
- à une fouille du hangar, de la voiture d'incident et du bureau afin de détecter des objets prohibés.
- à une fouille du hangar, de la voiture d'incident et du bureau afin de détecter l'intrusion de personnes non autorisée.
- **Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

Le Responsable signale tout incident ou accident de sécurité et/ou de sûreté survenue à l'aérodrome à l'exploitant (FAL), à la Direction de l'Aviation Civile (DAC) et le cas échéant à l'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

### Le Pilote procède ...

- à une fouille de l'habitacle (cockpit) et l'arrière de l'avion afin de détecter des objets suspects/prohibés.
- à une fouille de l'habitacle (cockpit) et l'arrière de l'avion afin de détecter l'intrusion de personnes non autorisées.
- **Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

### 13.3. Tâche Responsable – Opération (article 1.5 CE) et (article 5 CE)

Le Responsable ELNT vérifie ...

- si l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances sont maintenus dans l'état qu'exigent la sécurité et la sûreté de la navigation aérienne.
- à ce que les données publiées dans l'AIP correspondent à la réalité
- que la hauteur d'herbe est aussi courte que possible
- à ce que l'état de la piste (runway check) et sa bande ne soient pas de nature à mettre en péril les opérations aériennes, p.ex. présence de terriers de lapin, piste boueuse, piste enneigée ou verglacée, piste obstruée, objets ou débris etc.
- que la peinture du marquage au sol est bien visible
- l'état et le bon fonctionnement des deux manches à air
- le bon fonctionnement et la visibilité des signaux sur l'aire à signaux et l'adaptation de la direction du «T» d'atterrissage en fonction de la direction du vent
- que le «T» d'atterrissage est utilisé selon sa fonction
- l'état, la bonne visibilité et la position des balises
- l'état du matériel d'intervention (premier secours et incendie)
- de vérifier l'état de la signalisation et de tout autre moyen permettant d'éloigner des tiers de la piste et de sa bande
- qu'il n'y a pas d'obstacles supplémentaires / temporaires dans les alentours de l'aérodrome et de signaler toute présence au service AIS de l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA) pour publier un NOTAM
- le bon fonctionnement de la radio émetteur / récepteur NOERTRANGE INFO
- que la chaîne/barrière soit fermée - fin piste 260 - pour éviter que des personnes puissent utiliser le chemin rural comme passage
- Le Responsable signale tout incident ou accident de sécurité et/ou de sûreté survenu à l'aérodrome à l'exploitant (FAL), à la Direction de l'Aviation Civile (DAC) et le cas échéant à l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) ; (article 12 CE)
- Il ferme l'aérodrome, en disposant le signal approprié prévu à cette fin et en publiant un NOTAM relatif, chaque fois que l'état de la piste et de sa bande est de nature à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses (article 10 CE)
- Il définit et promulgue des consignes d'exploitations formelles et les intègre dans un manuel d'aérodrome

- S'il a suivi toutes les étapes du manuel d'activation de l'aérodrome ELNT
- Il informe "AIS" de l'ouverture du terrain " 4798-23010
- Il informe "AIS" de la fermeture du terrain " 4798-23010

Pendant les heures d'ouverture du terrain, une permanence radio est assurée, afin de coordonner les décollages et atterrissages des aéronefs visiteurs avec les largages, qui sont annoncés par le pilote de l'avion largueur. Après largage une fois que tous les parachutistes se sont posés, le responsable à la radio confirme que tous les parachutistes sont bien au sol. (article 5 CE)

La circulation de personnes et de véhicules sur le terrain et ses annexes est coordonnée par les responsables au sol (article 9 CE)

#### **14. MESURES ENVERS NUISANCES SONORES (article 1.6 CE)**

Dans la mesure du possible, les montées de l'avion largueur se font par des trajectoires alternées. Les décollages de l'avion largueur et des aéronefs visiteurs se font aux horaires prévus, en utilisant de préférence la piste 08 face à l'est pour éviter au maximum le survol du village.

#### **15. RESPONSABILITES AUTRES CLUBS (article 1.7 CE)**

Les pilotes des aéronefs des clubs aéronautiques autres que le CPL sont tenus à s'informer sur l'activité de parachutage sur la fréquence de ELNT et/ou celle de ELLX-APP avant d'évoluer en direction de ELNT dans la zone de 5NM autour du terrain. Des survols inutiles du terrain à basse altitude sont à éviter pour des raisons de nuisances sonores.

#### **16. STATIONNEMENT AERONEFS (article 1.8 CE)**

Un responsable au sol guide les aéronefs visiteurs aux endroits de stationnement disponibles en fonction des besoins.

#### **17. MODALITES FINANCIERES DE L'EXPLOITATION (article 1.9 CE)**

LA FAL et le CPL avancent les différents frais en relation avec l'entretien et le fonctionnement de l'aérodrome et de ses alentours et demandent le remboursement par le Ministère des Sports. Il est évident que des modifications ou des travaux importants sont impossibles sans aides financières.

#### **18. CHARGES RESPONSABLES SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (article 2 CE)**

Le CPL 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 (chaînes, signaux non-fumeurs,...)
  - maintenir la hauteur du gazon à un niveau ne compromettant pas le déroulement des activités aériennes
  - de mettre en œuvre les mesures décidées par l'exploitant
  - veiller à l'entretien de la station AVGAS (inspections annuelles)
  - surveillance et maintenance (périodes d'expiration) du matériel d'intervention et de sauvetage ainsi que de l'équipement de 1<sup>er</sup> secours
  - plan d'intervention avec les pompiers locaux

## **19. STATION DE RAVITAILLEMENT AVGAS 100LL**

La station essence peut être opérée par un membre du club. Celui-ci veillera à remplir la fiche de pompage. Avant toute opération, le responsable sort l'extincteur. L'opérateur de la pompe veillera aussi de la mise à terre de l'avion.

## **20. ASSURANCE (article 11 CE)**

Une police d'assurance régulièrement revue et adaptée est contractée annuellement par la FAL, et couvre la responsabilité à l'égard des tiers.

## **21. ANNEXES (articles 1,2,3 et 7 CE application pratique)**

- 21.1. Liste de présence Formation et briefing Responsable
- 21.2. Liste « Test spontané »
- 21.3. Manuel : Procédures à faire avant toute opération





Test spontané par le responsable de sûreté ELNT Stéphanie Nuss / Jerome Malget		
Date	Objet du test	Test réussi
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		
Remarque :		

Date et signature du responsable de sûreté ELNT \_\_\_\_\_

# Procédures avant toute opération! Noertrange - ELNT



# INFORMATIONS

**POUR EXPLOITER L' AÉRODROME DE NOERTRANGE VOUS DEVEZ IMPÉRATIVEMENT SUIVRE CE GUIDE.**

**VOUS Y TROUVEZ LES ÉTAPES ET PROCÉDURES À RESPECTER ET À SUIVRE.**

**SI À LA FIN DES PROCÉDURES TOUTES LES CONDITIONS SONT ACQUISES, L' AÉRODROME PEUT ÊTRE ACTIVÉ ET OPÉRÉ SUIVANT LES MODALITÉS CONFORMES.**

# DOCUMENTS A UTILISER



## LISTE DE CONTRÔLE SECURITE DU RESPONSABLE ELNT

Le Responsable ELNT procède ...

- à une fouille de personne dès qu'un doute persiste
- à une inspection de la piste afin de détecter des objets prohibés
- à une fouille du hangar, de la voiture d'incident et du bureau afin de détecter des objets prohibés
- à une fouille du hangar, de la voiture d'incident et du bureau afin de détecter l'intrusion de personnes non autorisée
- **Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**  
Le Responsable signale tout incident ou accident de sécurité et/ou de sûreté survenu à l'aérodrome à l'exploitant (FAL), à la Direction de l'Aviation Civile (DAC) et le cas échéant à l'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

Le Pilote procède ...

- à une fouille de l'habitacle (cockpit) et l'arrière de l'avion afin de détecter des objets suspects/prohibés
- à une fouille de l'habitacle (cockpit) et l'arrière de l'avion afin de détecter l'intrusion de personnes non autorisées
- **Tout signalement d'objets prohibés ou de personnes non autorisées est impératif !**

**Est-ce qu'il y a eu un incident au cours de la journée ?**

- NON       OUI

Rapport (si OUI) : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Date et heure

Nom et Signature



## LISTE DE CONTRÔLE SECURITE DU RESPONSABLE ELNT

Le Responsable ELNT vérifie ...

- si l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances sont maintenus dans l'état qu'exige la sécurité et la sûreté de la navigation aérienne
- à ce que les données publiées dans l'AIP correspondent à la réalité
- que la hauteur d'herbe est aussi courte que possible
- à ce que l'état de la piste (runway check) et sa bande ne soient pas de nature à mettre en péril les opérations aériennes, p.ex. présence de terriers de lapin, piste boueuse, piste enneigée ou verglacée, piste obstruée, objets ou débris etc.
- que la peinture du marquage au sol est bien visible
- l'état et le bon fonctionnement des deux manches à air
- le bon fonctionnement et la visibilité des signaux sur l'aire à signaux et l'adaptation de la direction du -T- d'atterrissage en fonction de la direction du vent
- que le -T- d'atterrissage est utilisé selon sa fonction
- l'état, la bonne visibilité et la position des balises
- l'état du matériel d'intervention (premier secours et incendie)
- de vérifier l'état de la signalisation et de tout autre moyen permettant d'éloigner des tiers de la piste et de sa bande
- qu'il n'y a pas d'obstacles supplémentaires / temporaires dans les alentours de l'aérodrome et de signaler toute présence au service AIS de l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA) pour publier un NOTAM
- le bon fonctionnement de la radio émetteur / récepteur NOERTRANGE INFO
- que la chaîne/barrière soit fermée - fin piste 260 - pour éviter que des personnes puissent utiliser le chemin rural comme passage
- Le Responsable signale tout incident ou accident de sécurité et/ou de sûreté survenu à l'aérodrome à l'exploitant (FAL), à la Direction de l'Aviation Civile (DAC) et le cas échéant à l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) ;
- Il ferme l'aérodrome, en disposant le signal approprié prévu à cette fin et en publiant un NOTAM relatif, chaque fois que l'état de la piste et de sa bande est de nature à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses
- Il définit et promulgue des consignes d'exploitations formelles et les intègre dans un manuel d'aérodrome
- S'il a suivi toutes les étapes du manuel d'activation de l'aérodrome ELNT
- Il informe "AIS" de l'ouverture du terrain " 4798-23010
- Il informe "AIS" de la fermeture du terrain " 4798-23010

Date et heure

Nom et Signature



# PROCEDURES



## ETAPE 1

Ouvrir le hangar.



## ETAPE 2

Allumer la radio -> Radio on  
Faire un test.



## ETAPE 3

S'équiper d'une radio dans le  
bureau.



#### ETAPE 4

Allumer la radio en appuyant sur  
**PWR**

Vérifier la fréquence: 126.950 MHz  
et faire un test radio.



#### ETAPE 5

Prendre les clefs de la voiture et de  
l'aire à signaux.



#### ETAPE 6

Vérifier le contenu de la voiture  
d'intervention.



#### ETAPE 7

Faire un tour de piste pour vérifier  
son état et pour contrôler s'il n'y  
pas de débris dangereux.



## ETAPE 8

Vérifier l'état des manches à aire.

## ETAPE 9

S'équiper du matériel suivant pour installer les signaux et barrières de sécurité.





## ETAPE 10

Installer tout comme indiqué sur les  
fotos.





## ETAPE 11

Garer la voiture d'intervention.

## ETAPE 12

Sortir et mettre en place  
l'extincteur de la pompe à essence.



## ETAPE 13

Sortir et mettre en place le gros  
extincteur du hangar.







## ETAPE 14

L'aire à signaux.



## ETAPE 15

Mettre le T, indiquant la direction d'atterrissage, dans la bonne position, soit  $80^\circ$  soit  $260^\circ$ .

## ETAPE 16

Ouvrir l'aérodrome en mettant la croix dans la position appropriée.



Aérodrome fermé



Aérodrome ouvert



## ETAPE 17

Informez l'AIS au 479-823010 de l'ouverture de l'aérodrome.  
Remplissez les listes de contrôle de sécurité et de responsabilité.  
Mettez les 2 fiches dans le classeur désigné.