



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Direction aéroports et navigation aérienne

Modèle de manuel d'aérodrome à l'usage des exploitants d'aérodrome à faible trafic

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél : 01 58 09 43 66



DSAC

LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1	19/01/2012	Création du document	Toutes

APPROBATION DU DOCUMENT

Le document suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition du modèle

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction	Pierre THERY	Le : 18/01/2012 Signature : SIGNE
Vérification - Le chef du pôle AER	Patrick DISSET	Le : 18/01/2012 Signature : SIGNE
Approbation - Le Directeur Aéroports et Navigation Aérienne	Alain PRINTEMPS	Le : 19/01/2012 Signature : SIGNE

Note : Toute version papier du présent document est susceptible d'être périmée.

Afin de s'assurer que ce document est bien la dernière version à jour, il est possible de consulter ce document sur le site Internet de la DGAC, à l'adresse <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique transports et sécurité routière – secteur aérien – Professionnels de l'aviation

Sommaire

A. Préambule.....	5
Chapitre IObjet du document	5
Chapitre IIAvertissements	5
Chapitre IIIDéfinitions – acronymes.....	5
Chapitre IVCode couleur	6
Chapitre VRéférentiel	6
B. Modèle de manuel d'aérodrome	7
C - Liste des mises à jour	15
D. Présentation de l'aérodrome	16
Chapitre I. Nom de l'aérodrome	16
Chapitre II. Adresse et coordonnées de l'exploitant	16
Chapitre III. Cadre juridique	16
Chapitre IV. Organigramme fonctionnel	16
E - Descriptif de l'aérodrome.....	17
Chapitre I. Renseignements géographiques de l'aérodrome	17
Chapitre II. Caractéristiques de chacune des pistes	17
Chapitre III. Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic.....	18
Chapitre IV. Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :.....	19
Chapitre V. Aides à la navigation aérienne et points connexes :.....	19
Chapitre VI. Services de sécurité et de sauvetage :.....	21
Chapitre VII. Dégagements de l'aérodrome :	21
Chapitre VIII. Dates et références des différentes décisions d'homologation des pistes et type d'exploitation concerné.....	21
Chapitre IX. Plan(s) faisant apparaître clairement les différentes zones de l'aérodrome (aérogares, aires de manoeuvre,	22
F - Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'autorité compétente	23
G - Tâches et moyens pris en charge par le demandeur du certificat pour assurer la sécurité de l'aérodrome	24
Chapitre I. Fourniture et suivi de l'information aéronautique	24
Chapitre II. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale	25
Chapitre III. Plans d'urgence de l'aérodrome	27
Chapitre IV. Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs	29
Chapitre V. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement	30
Chapitre VI. Entretien de l'aire de mouvement	31
Chapitre VII. Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence (plan neige, dégivrage...)	32
Chapitre VIII. Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome	34
Chapitre IX. Sécurité des travaux sur l'aérodrome	35
Chapitre X. Gestion de l'aire de trafic.....	39

Chapitre XI. Sécurité sur l'aire de trafic	40
Chapitre XII. Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement	42
Chapitre XIII. Péril animalier.....	44
Chapitre XIV. Contrôle des obstacles.....	45
Chapitre XV. Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés	46
Chapitre XVI. Gestion des matières dangereuses.....	48
Chapitre XVII. Exploitation en conditions de faible visibilité	49
Chapitre XVIII. Protection des emplacements des aides à la navigation.....	49
H. Exemples de procédures.....	51
I.1. Préambule.....	53
I.2. Organisation des inspections des clôtures	53
I.3. Suites données à l'inspection	54
I.4. Format pour le cahier de marche	54
I.5. Préambule.....	58
I.6. Réalisation des inspections	59
I.7. Suivi des inspections.....	60
I.8. Préambule.....	65
I.9. Entretien programmé.....	65
I.10. Entretien curatif	68

A. Préambule

Chapitre I Objet du document

L'objet de ce document est proposer aux exploitants d'aérodromes à faible trafic un modèle de manuel d'aérodrome et d'exemples de procédures leur permettant de répondre à certaines exigences requises pour l'obtention du certificat de sécurité aéroportuaire.

Le chapitre 6 « système de gestion de la sécurité » est traité dans un guide à part, traitant des systèmes communs à l'exploitant d'aérodrome et aux services AFIS.

Il s'agit d'une proposition qui peut être reprise soit intégralement ou partiellement, à la convenance de l'exploitant qui choisirait de l'utiliser.

Chapitre II Avertissements

Ce modèle de manuel d'aérodrome vient en complément du guide d'élaboration des manuels d'aérodrome sur lequel il est également recommandé de s'appuyer.

L'attention des exploitants ayant choisi d'utiliser ce modèle de manuel, est attirée sur le fait que la certification ne repose pas uniquement sur la production du manuel d'aérodrome et des procédures attachées, mais également sur la conformité des installations et des procédures et de la bonne application de ces dernières. L'appropriation par l'exploitant d'aérodrome des éléments repris de ce modèle est donc indispensable et il doit s'attacher à les adapter pour bien refléter sa propre organisation et les modalités qu'il met en œuvre pour assurer les missions nécessaires au fonctionnement de l'aéroport (travaux, exploitation, etc.).

Ainsi, ce modèle constitue une aide mais ne doit pas être considéré comme une référence garantissant le bon déroulement du processus de certification.

Chapitre III Définitions – acronymes

Dans le présent document, les acronymes suivants sont utilisés avec les significations correspondantes :

Acronyme	Signification
AIP	Air information publication
ARI	Appareil respiratoire isolant
ASDA	Acceleration-stop distance available (distance d'accélération arrêt)
CAC	Code de l'aviation civile
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
FATO	Final Approach and Takeoff area (aire d'approche finale et de décollage)
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
LDA	Landing distance available (distance disponible à l'atterrissage)
LDAH	Landing distance available for helicopter (distance disponible à l'atterrissage pour hélicoptères)

LVP	Low visibility procedure (procédure basse visibilité)
NOTAM	Notice to Airmen (avis aux navigateurs aériens)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PA	Prolongement d'arrêt
PCN	Pavement classification number (numéro de classification de chaussée)
RESA	Runway end safety area (aire de sécurité d'extrémité de piste)
SITA	Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
STAC	Service technique de l'aviation civile
TLOF	Touch-down and Lift Off area (Aire de prise de contact et d'envol)
TODA	Take off distance available (distance utilisable au décollage)
TODAH	Take off distance available for helicopter (distance utilisable au décollage par les hélicoptères)
TORA	Take off runway available (distance de roulement utilisable au décollage)

Chapitre IV Code couleur

Dans ce document, pour faciliter la lecture et expliciter l'objectif de chaque texte, le code couleur suivant est utilisé :

- les éléments du modèle de manuel d'aérodrome ;
- *les éléments indicatifs et explicatifs fournis au lecteur, mais non destinés à être repris dans le manuel ;*
- [les éléments à compléter].

Chapitre V Référentiel

Le référentiel utilisé est le suivant :

- Article. L 6331-3 du Code des Transports ;
- Articles R. 211-8 à R. 211-15 du CAC ;
- Arrêté du 03 mars 2011 fixant le seuil de trafic prévu à dans le code des transports ;
- Arrêté du 25 janvier 2011 relatif au plan type de manuel d'aérodrome mentionné à l'article R211-10 du CAC ;
- Révision 3 du guide d'élaboration des manuels d'aérodrome ;
- Modèle de manuel de système de management de la sécurité et SMS/SGS ;
- Guide relatif à la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants d'aérodrome (révision 4).

B. Modèle de manuel d'aérodrome

Manuel d'aérodrome de
[Nom de l'exploitant]

Approbation du document

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
Rédaction				
Validation				
Approbation				

Diffusion

Ce manuel est diffusé par [nom du responsable de la diffusion] aux destinataires suivants :
[Liste des destinataires de la diffusion]

Table des matières

A . Préambule.....	5
Chapitre I Objet du document	5
Chapitre II Avertissements.....	5
Chapitre III Définitions – acronymes	5
Chapitre IV Code couleur.....	6
Chapitre V Référentiel.....	6
 B . Modèle de manuel d'aérodrome	 7
 C - Liste des mises à jour	 15
 C - Liste des mises à jour	 15
 D . Présentation de l'aérodrome.....	 16
 D . Présentation de l'aérodrome.....	 16
Chapitre I . Nom de l'aérodrome	16
Chapitre I . Nom de l'aérodrome	16
Chapitre II . Adresse et coordonnées de l'exploitant.....	16
Chapitre II . Adresse et coordonnées de l'exploitant.....	16
Chapitre III . Cadre juridique	16
Chapitre III . Cadre juridique	16
Chapitre IV . Organigramme fonctionnel	16
Chapitre IV . Organigramme fonctionnel	16
 E - Descriptif de l'aérodrome.....	 17
 E - Descriptif de l'aérodrome.....	 17
Chapitre I . Renseignements géographiques de l'aérodrome	17
Chapitre I . Renseignements géographiques de l'aérodrome	17
Chapitre II . Caractéristiques de chacune des pistes	17
Chapitre II . Caractéristiques de chacune des pistes	17
II.1 . Piste [XX-YY].....	17
II.2 . Piste [ZZ-AA].....	18
Chapitre III . Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic	18
Chapitre III . Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic	18
Chapitre IV . Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :	19
Chapitre IV . Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :	19
Chapitre V . Aides à la navigation aérienne et points connexes :	19
Chapitre V . Aides à la navigation aérienne et points connexes :	19
V.1 . Descriptif des aides radio électriques	19

V.2 . Descriptif des aides visuelles	20
Chapitre VI . Services de sécurité et de sauvetage :	21
Chapitre VI . Services de sécurité et de sauvetage :	21
Chapitre VII . Dégagements de l'aérodrome :	21
Chapitre VII . Dégagements de l'aérodrome :	21
Chapitre VIII . Dates et références des différentes décisions d'homologation des pistes et type d'exploitation concerné.	21
Chapitre VIII . Dates et références des différentes décisions d'homologation des pistes et type d'exploitation concerné.	21
Chapitre IX . Plan(s) faisant apparaître clairement les différentes zones de l'aérodrome (aérogares, aires de manoeuvre,	22
Chapitre IX . Plan(s) faisant apparaître clairement les différentes zones de l'aérodrome (aérogares, aires de manoeuvre,	22
F - Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'autorité compétente	23
F - Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'autorité compétente	23
G - Tâches et moyens pris en charge par le demandeur du certificat pour assurer la sécurité de l'aérodrome.....	24
G - Tâches et moyens pris en charge par le demandeur du certificat pour assurer la sécurité de l'aérodrome.....	24
Chapitre I . Fourniture et suivi de l'information aéronautique	24
Chapitre I . Fourniture et suivi de l'information aéronautique	24
I.1 . Exigence.....	24
I.2 . Actions de l'exploitant.....	24
I.3 . Référentiel applicable	25
Chapitre II . Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale.....	25
Chapitre II . Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale.....	25
II.1 . Exigence.....	25
II.2 . Actions de l'exploitant.....	25
II.3 . Référentiel applicable	26
Chapitre III . Plans d'urgence de l'aérodrome	27
Chapitre III . Plans d'urgence de l'aérodrome	27
III.1 . Exigence.....	27
III.2 . Actions de l'exploitant.....	27
III.3 . Référentiel applicable	28
Chapitre IV . Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs	29
Chapitre IV . Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs	29
IV.1 . Exigence	29
IV.2 . Actions de l'exploitant	29
IV.3 . Référentiel applicable	30
Chapitre V . Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement.....	30
Chapitre V . Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement.....	30

V.1 . Exigence	30
V.2 . Actions de l'exploitant	31
V.3 . Référentiel.....	31
Chapitre VI . Entretien de l'aire de mouvement	31
Chapitre VI . Entretien de l'aire de mouvement	31
VI.1 . Exigence	31
VI.2 . Actions de l'exploitant	32
VI.3 . Référentiel applicable	32
Chapitre VII . Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence (plan neige, dégivrage...)	32
Chapitre VII . Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence (plan neige, dégivrage...)	32
VII.1 . Exigence	32
VII.2 . Actions de l'exploitant	33
VII.3 . Référentiel applicable	34
Chapitre VIII . Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome	34
Chapitre VIII . Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome	34
VIII.1 . Exigence	34
VIII.2 . Actions de l'exploitant	34
VIII.3 . Référentiel applicable	35
Chapitre IX . Sécurité des travaux sur l'aérodrome.....	35
Chapitre IX . Sécurité des travaux sur l'aérodrome.....	35
IX.1 . Exigence	36
IX.2 . Actions de l'exploitant	36
IX.3 . Référentiel applicable	38
Chapitre X . Gestion de l'aire de trafic	39
Chapitre X . Gestion de l'aire de trafic	39
X.1 . Exigence	39
X.2 . Actions de l'exploitant	39
X.3 . Référentiel applicable	40
Chapitre XI . Sécurité sur l'aire de trafic.....	40
Chapitre XI . Sécurité sur l'aire de trafic.....	40
XI.1 . Exigence	40
XI.2 . Actions de l'exploitant	41
XI.3 . Référentiel applicable	41
Chapitre XII . Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement.....	42
Chapitre XII . Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement.....	42
XII.1 . Exigence	42
XII.2 . Actions de l'exploitant	42
XII.3 . Référentiel applicable	43
Chapitre XIII . Péril animalier	44
Chapitre XIII . Péril animalier	44

XIII.1 . Exigence	44
XIII.2 . Actions de l'exploitant	44
XIII.3 . Référentiel applicable	44
Chapitre XIV . Contrôle des obstacles	45
Chapitre XIV . Contrôle des obstacles	45
XIV.1 . Exigence	45
XIV.2 . Actions de l'exploitant	45
XIV.3 . Référentiel applicable	46
Chapitre XV . Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés	46
Chapitre XV . Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés	46
XV.1 . Exigence	46
XV.2 . Actions de l'exploitant	46
XV.3 . Référentiel applicable	48
Chapitre XVI . Gestion des matières dangereuses	48
Chapitre XVI . Gestion des matières dangereuses	48
XVI.1 . Exigence	48
XVI.2 . Actions de l'exploitant	48
XVI.3 . Référentiel applicable	49
Chapitre XVII . Exploitation en conditions de faible visibilité	49
Chapitre XVII . Exploitation en conditions de faible visibilité	49
XVII.1 . Exigence	49
XVII.2 . Actions de l'exploitant	49
XVII.3 . Référentiel applicable	49
Chapitre XVIII . Protection des emplacements des aides à la navigation	49
Chapitre XVIII . Protection des emplacements des aides à la navigation	49
XVIII.1 . Exigence	49
XVIII.2 . Actions de l'exploitant	49
XVIII.3 . Référentiel applicable	50
H . Exemples de procédures.....	51
I.1 . Préambule.....	53
I.1 . Préambule.....	53
I.1.1 . Objet de la procédure	53
I.1.2 . Référentiel	53
I.1.3 . Fonctions impliquées dans la procédure	53
I.2 . Organisation des inspections des clôtures.....	53
I.2 . Organisation des inspections des clôtures.....	53
I.2.1 . Fréquence des inspections.....	53
I.2.2 . Moyens pour la réalisation des inspections	53
I.2.3 . Réalisation des inspections	53
I.3 . Suites données à l'inspection.....	54
I.3 . Suites données à l'inspection.....	54

I.3.1 . Suites données par l'agent chargé des inspections	54
I.3.2 . Suites données par le service [nom du service en charge de la réparation des clôtures]	54
I.4 . Format pour le cahier de marche	54
I.4 . Format pour le cahier de marche	54
I.5 . Préambule.....	58
I.5 . Préambule.....	58
I.5.1 . Objet des inspections de piste.....	58
I.5.2 . Référentiel	58
I.5.3 . Fonctions impliquées dans l'inspection de l'aire de mouvement	58
I.6 . Réalisation des inspections.....	59
I.6 . Réalisation des inspections.....	59
I.6.1 . Fréquence des inspections	59
I.6.2 . Types d'observations à réaliser pendant les inspections	59
I.6.3 . Conditions de réalisation des inspections de l'aire de mouvement	59
I.6.4 . Moyens de réalisation des inspections de piste	60
I.7 . Suivi des inspections	60
I.7 . Suivi des inspections	60
I.7.1 . Actions correctives	60
I.7.2 . Compte rendu d'inspection.....	60
I.8 . Préambule.....	65
I.8 . Préambule.....	65
I.8.1 . Objet de l'entretien de l'aire de mouvement	65
I.8.2 . Référentiel	65
I.8.3 . Fonctions impliquées dans l'entretien de l'aire de mouvement	65
I.9 . Entretien programmé	65
I.9 . Entretien programmé	65
I.9.1 . Les visites de contrôle	66
I.9.2 . Suites données aux visites de contrôle	67
I.9.3 . Le programme annuel d'entretien.....	67
I.9.4 . Réalisation du programme annuel d'entretien	68
I.10 . Entretien curatif.....	68
I.10 . Entretien curatif.....	68
I.10.1 . Origine d'une action d'entretien curatif	68
I.10.2 . Déclenchement d'une action d'entretien curatif.....	68

Déclaration de l'exploitant

Conformément à l'article R. 211-9 du code de l'aviation civile, le présent manuel d'aérodrome est présenté par [nom du postulant], représentant l'exploitant de l'aérodrome de [nom de l'aérodrome].

Il contient tous les renseignements pertinents relatifs à la sécurité de l'aérodrome et en ce qui concerne le site, les installations, les services, les équipements, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome ainsi que le système de gestion de la sécurité.

J'atteste m'être assuré que les informations portées dans le présent manuel d'aérodrome correspondent bien à l'organisation, aux équipements, aux installations et aux procédures existantes.

J'atteste avoir vérifié que les informations portées dans le présent manuel permettent de démontrer que l'aérodrome est conforme aux lois et règlements applicables ainsi qu'au référentiel applicable précisé en annexe 2 du présent manuel.

Je m'engage à modifier le manuel d'aérodrome, en tant que de besoin, pour fournir des renseignements exacts et à jour et à notifier ces modifications à l'autorité administrative compétente.

Signature de l'exploitant

C - LISTE DES MISES A JOUR

NUMÉRO de version du manuel d'aérodrome	DATE de la mise à jour	RÉFÉRENCE de la rubrique et des page(s) modifiée(s)	NOTIFIÉ à l'organisme certificateur le	NATURE de la modification	DATE de délivrance du certificat (1) de sécurité aéroportuaire	DATE et référence de l'annexe au certificat (2) de sécurité aéroportuaire
V1R0		Toutes		Création du manuel		

D. PRESENTATION DE L'AERODROME

Chapitre I. Nom de l'aérodrome

Nom de l'aérodrome : [Nom de l'aérodrome]

Note : il est possible de compléter le nom officiel de l'aérodrome par son nom commercial, le cas échéant.

Chapitre II. Adresse et coordonnées de l'exploitant

Note : se référer au guide d'élaboration des manuels d'aérodrome

Adresse postale :	
Numéro de téléphone (standard)	
adresse électronique	
Adresse du site Internet	

Chapitre III. Cadre juridique

Cadre juridique en vertu duquel l'exploitant est chargé de l'exploitation de l'aérodrome (régie, contrat de délégation de service public...) et, le cas échéant, date d'échéance

Texte juridique fondant l'activité de l'exploitation : [nom du texte], [date de signature]

Date d'échéance : [Date d'échéance, le cas échéant]

Note : se référer au guide d'élaboration des manuels d'aérodrome

Chapitre IV. Organigramme fonctionnel

Organigramme fonctionnel indiquant les noms des services et des personnes en charge de ceux-ci, pour les domaines mentionnés dans le manuel d'aérodrome, y compris pour le système de gestion de la sécurité.

[Organigramme de l'aérodrome]

Note : se référer au guide d'élaboration des manuels d'aérodrome

E - DESCRIPTIF DE L'AERODROME

Note : les données demandées dans cette partie sont disponibles via les publications de l'information aéronautique de l'aérodrome et éditées par le SIA ; elles sont à reporter ici.

Chapitre I. Renseignements géographiques de l'aérodrome

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (voir section AD2 - 2, point 3)

Chapitre II. Caractéristiques de chacune des pistes

II.1. Piste [XX-YY]

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (voir section ADE – 12)

La piste [XX-YY] dispose des caractéristiques suivantes :

Descriptif de la piste	Piste [XX-YY]	
	Seuil [XX]	Seuil [YY]
Catégories d'homologation de la piste		
Identification de piste		
Identification de piste		
Orientation magnétique		
Caractéristiques de la piste		
Longueur (mètres)		
Largeur (mètres)		
Coordonnées de l'extrémité de piste		
Altitude de l'extrémité de piste		
Distance du seuil décalé		
Altitude du seuil décalé		
Pente transversale moyenne		
Pente longitudinale moyenne		
TORA (mètres)		
TODA (mètres)		
ASDA (mètres)		
LDA (mètres)		
Dimensions des accotements	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]
Nature des accotements		
Portance de la piste		
Liste des types d'aéronefs les plus contraignants en fonction des caractéristiques précitées pour lesquels l'infrastructure est destinée		

Aires opérationnelles		
Prolongement d'arrêt (PA)	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]
Nature du prolongement d'arrêt		
Pente longitudinale du PA		
Prolongement dégagé	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]
Aires de sécurité		
Dimensions de la bande de piste	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]
Nature de la bande		
Dimensions de la bande aménagée	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]
Nature de la bande aménagée		
Dimensions de la RESA	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]
Nature de la RESA		
Aire d'avant seuil	[Longueur] x [Largeur]	[Longueur] x [Largeur]

Note : le descriptif est à compléter par un plan du profil en long de la piste et du prolongement dégagé (permet de répondre à la demande d'altitude des points significatifs le long de la piste)

II.2. Piste [ZZ-AA]

Note : la section du titre précédent est à répéter pour chaque piste de l'aérodrome.

Chapitre III. Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic

Descriptif de la voie de circulation	Voies de circulation		
	[M]	[N]	[O]
Largeur de la voie			
PCN de la voie			
coordonnées géographiques des points axiaux appropriés des voies de circulation			

Descriptif de l'aire de trafic	Aire de trafic		
	[Aire P]	[Aire Q]	[Aire S]
Type de surface de l'aire			
Type de surface des postes			
PCN de l'aire			
les types d'aéronefs les plus contraignants en fonction des caractéristiques précitées pour lesquelles chaque partie d'infrastructure est destinée			

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (AD2 -8)

Chapitre IV. Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :

Descriptif de l'infrastructure	Infrastructure	
	[1]	[2]
Types d'hélicoptères les plus contraignants pour lesquels l'infrastructure à usage exclusif des hélicoptères est destinée		
Types d'exploitations auxquelles sont destinées les infrastructures		
Dimensions de la FATO		
Portance de la FATO		
Localisation de la FATO		
Altitude la plus élevée de la FATO		
Dimensions de la TLOF		
Portance de la TLOF		
Localisation de la TLOF		
TODAH		
LDAH		
RTODAH		
Dimensions de la voie de circulation [1]		
Portance de la voie de circulation [1]		
Localisation de la voie de circulation [1]		
[...]		
Dimensions du poste de stationnement [1]		
Portance du poste de stationnement [1]		
Localisation du poste de stationnement [1]		
[...]		

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (AD2 -16)

Chapitre V. Aides à la navigation aérienne et points connexes :

V.1. Descriptif des aides radio électriques

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (AD2-19).

V.2. Descriptif des aides visuelles

V.2.1. Balisage lumineux d'approche

Note : par seuil de piste – On peut se référer aux informations de l'AIP (AD2-14)

Le balisage lumineux d'approche est composé des éléments suivants :

- [Bref descriptif des aides visuelles pour l'approche (par sens d'utilisation de la ou des pistes)] ;

V.2.2. Indicateur visuel de pente d'approche

Note : par seuil de piste – On peut se référer aux informations de l'AIP (AD2-14)

V.2.3. Marques et feux de piste

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (AD2-14)

Les feux de piste sont composés des éléments suivants :

- [Bref descriptif des feux de piste]

Les marques de piste sont composées des éléments suivants :

- [Bref descriptif des marques de piste] ;

V.2.4. Marques et feux de voies de circulation et de parking

Les feux de voies de circulation sont composés des éléments suivants :

- [Bref descriptif des feux utilisés sur des voies ayant un équipement identique] ;

Les feux de poste de stationnement sont composés des éléments suivants

- [Bref descriptif des feux utilisés sur des postes de stationnement ayant un équipement identique] ;

Les marques de voies de circulation sont composées des éléments suivants :

- [Bref descriptif des marques utilisées sur des voies ayant un marquage identique] ;

Les marques de poste de stationnement sont composées des éléments suivants

- [Bref descriptif des marques utilisées sur des postes de stationnement ayant un marquage identique] ;

V.2.5. Autres aides à la navigation aérienne

Les pistes sont dotées de points d'arrêt situés à [localisation des points d'arrêt] et sont dotées des équipements [marques de point d'arrêt, wigwag, panneaux, barres, etc.].

Les postes de stationnement sont dotés des aides décrites ci-après, assurant un guidage des aéronefs pour l'accostage :

- postes [X à Y] : [type de système d'accostage]
- (...)

V.2.6. Alimentation secourue

L'aérodrome est doté d'une alimentation secourue. Elle est décrite dans le chapitre « système d'aide visuelle du présent manuel ».

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (AD2-15)

V.2.7. Itinéraires normalisés de circulation au sol

[Description des itinéraires normalisés de circulation au sol], lorsqu'ils existent

V.2.8. Emplacement de vérification des altimètres avant le vol

[localisation des emplacements de vérification des altimètres avant le vol déterminés sur une aire de trafic avec leur altitude, lorsqu'ils existent]

Chapitre VI. Services de sécurité et de sauvetage :

Le niveau du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs de l'aérodrome est de [niveau du service SSLIA]

Les modulation du service sont les suivantes : [modulations du niveau SSLIA]

Note : les informations se trouvent dans les cartes de l'AIP AD2-6

Chapitre VII. Dégagements de l'aérodrome :

Les principaux obstacles présents dans l'emprise de l'aérodrome sont les suivants :

- [Obstacle 1] ;
- [(...)]

Note : on peut se référer aux informations de l'AIP (carte d'obstacles d'aérodrome – OACI – type A)

Chapitre VIII. Dates et références des différentes décisions d'homologation des pistes et type d'exploitation concerné.

Les décisions d'homologation pour les pistes sont les suivantes :

- Piste [XX]
 - Décision d'homologation n°[Référence décision] du [date décision] pour [expliquer le type d'exploitation homologué par la décision]
 - Décision d'homologation n°[Référence décision] du [date décision] pour [expliquer le type d'exploitation homologué par la décision]
- Piste [YY]
 - Décision d'homologation n°[Référence décision] du [date décision] pour [expliquer le type d'exploitation homologué par la décision]
 - Décision d'homologation n° [Référence décision] du [date décision] pour [expliquer le type d'exploitation homologué par la décision]
- (...)

Chapitre IX. Plan(s) faisant apparaître clairement les différentes zones de l'aérodrome (aérogares, aires de manoeuvre,

Les plans suivants sont fournis avec le manuel d'aérodrome :

- Plan des aires de trafic ([Référence du plan]) ;
- Plan de l'aire de manoeuvre ([Référence du plan]) ;
- Plan de l'aérodrome, faisant apparaître les différentes zones de l'aérodrome, les limites entre l'aire de trafic et l'aire de manoeuvre et l'enceinte (avec les portails) de l'aérodrome ([Référence du plan]) ;
- Plan des installations ([Référence du plan]) ;
- Plan des aides à la navigation aérienne (aides visuelles) ([Référence du plan]).

 	Direction générale de l'aviation civile	<u>MODELE DE MANUEL D'AERODROME A L'USAGE DES AERODROMES A FAIBLE TRAFIC</u>	Ed :1	Page 22 sur 69 19/01/2012
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	-------	------------------------------

Note : la liste est à faire évoluer en fonction des plans disponibles et des informations qui y sont reportées. Sont mentionnés ici les informations qui sont utiles lors de l'audit

F - LISTE DES AUTORISATIONS ET DES DEROGATIONS DELIVREES PAR L'AUTORITE COMPETENTE

Les autorisations et dérogations suivantes ont été obtenues :

- autorisation/dérogation [Références de la décision] :
 - [date de délivrance de la décision]
 - [autorité ayant délivré la décision]
 - [objet de la décision]

Note : il s'agit des décisions propres à l'aérodrome relatives à l'exploitation de l'aérodrome et sa sécurité. Ces décisions concernent à la fois les dérogations accordées, soit au titre de l'homologation, soit au titre de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe, à l'arrêté relatif aux servitudes aéronautiques de dégagement, etc. Il conviendrait également de lister ici les autorisations/dérogations accordées à un tiers sur la plate-forme et donc l'exploitant d'aérodrome devrait avoir connaissance (car l'impactant).

Il est important que ces dérogations soient référencées par la décision de dérogation qui a été délivrée en vertu des textes la prévoyant.

G - TACHES ET MOYENS PRIS EN CHARGE PAR LE DEMANDEUR DU CERTIFICAT POUR ASSURER LA SECURITE DE L'AERODROME

Chapitre I. Fourniture et suivi de l'information aéronautique

I.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures à suivre pour rendre compte des mises à jour des informations sur l'aérodrome publiées par le service de l'information aéronautique ;
- les procédures de demande d'émission de NOTAM (en particulier, les agents désignés par l'exploitant pour le faire et les procédures de transmission de l'information à l'autorité de l'aviation civile).

I.2. Actions de l'exploitant

En tant que fournisseur de données aéronautiques, un protocole a été signé avec le service d'information aéronautique ([Nom du service avec lequel le protocole a été signé]), conformément à l'arrêté du 3 juin 2008. Ce protocole définit les modalités de recueil, de validation et de transmission des données ainsi que les informations à publier.

Le [Nom du service en charge] :

- collecte les informations à transmettre au service d'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 et 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).

Les autres services de l'aérodrome (notamment SSLIA, péril animalier, travaux) :

- transmettent à [nom du service en charge de la centralisation des informations aéronautiques] l'ensemble des informations à caractère immédiat et pouvant influencer sur la circulation des aéronefs dès qu'ils en ont connaissance ;
- associe [nom du service en charge de la centralisation des informations aéronautiques] sur la programmation des modifications des infrastructures, équipements et services.

L'agent en charge des inspections de l'aire de mouvement :

- Informe directement l'organisme de circulation aérienne en cas de besoin ;

- Informe en parallèle le [nom du service en charge de la centralisation des informations aéronautiques].

I.3. Référentiel applicable

- Protocole avec les services d'information aéronautique ;
- Arrêté du 3 juin 2008 relatif au Service de l'Information Aéronautique qui abroge et remplace celui du 28 novembre 1994 ;
- Arrêté du 14 mars 2007 relatif aux conditions d'homologations et procédures des aérodromes qui abroge celui du 28 août 2003 ;
- Arrêté TAC du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.
- Référentiel interne :
 - (...)

Chapitre II. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale

II.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures établies en vue de prévenir l'accès non intentionnel à l'aire de mouvement de l'aérodrome par des personnes, des véhicules ou des engins non autorisés, y compris pour le contrôle des clôtures.

II.2. Actions de l'exploitant

II.2.1. Clôture de l'aérodrome

L'aérodrome est doté de clôtures et de portails verrouillés. Celles-ci sont installées selon le plan ci-joint où figurent les différents portails et points sensibles.

Note : joindre plan des clôtures faisant apparaître les portails et les points sensibles (par exemple, les zones difficiles d'accès, les passages pour les cours d'eau).

Un chemin de ronde permet la visite des clôtures.

Une visite de contrôle est effectuée par un agent du [nom du service] de manière hebdomadaire, le long des clôtures afin de repérer les défauts d'étanchéité (clôture endommagée, obstruction au passage des cours d'eau, portails non verrouillés, présence importante de végétation nécessitant un désherbage etc.).

En cas de trous dans la clôture ou portail ouvert, l'agent en charge de la visite d'inspection procède immédiatement à un colmatage de la brèche par des moyens provisoires et à la fermeture du portail concerné ; pour cela, l'agent en charge des inspections dispose des clés des portails et des éléments de grillage.

Note : Si ce n'est pas le cas, décrire la procédure de maintenance immédiate

A l'issue de l'inspection, l'agent consigne les résultats de sa visite sur [le cahier de visite].

Note : ou tout autre moyen à sa disposition ; ce dernier est alors à décrire.

Le [nom du service en charge de la maintenance sur l'aérodrome] :

- est informé des défauts au niveau de la clôture et programme les réparations, si nécessaire ; le cahier des visites est à sa disposition ;
- prévoit les actions de réparation nécessaires en cas de trous dans la clôture constaté lors de la visite.

Note : il est également possible que l'agent en charge des inspections consigne dans le cahier de marche les constats faits à l'issue de sa visite (y compris lorsque rien n'est à signaler, de préférence, cela permet de garder une trace de l'action réalisée) ; le service responsable de la maintenance prenant note en fin de journée des constats faits lors de la visite afin d'identifier les actions à entreprendre. L'exemple de procédure joint est basé sur ce principe.

II.2.2. Accès autorisés à la zone réservée

Les intervenants extérieurs suivants ont accès à la zone côté piste :

- intervenant [nom de l'intervenant], pour l'exécution [raisons pour lesquels une autorisation d'accès a été accordée] ;
- [...].

Ces intervenants accèdent directement à la zone réservée par les portails de l'enceinte aéroportuaire. Les contrats signés avec eux précisent les précautions à prendre pour préserver l'étanchéité des clôtures de l'aérodrome, les points d'accès à la zone réservée, les conditions de retrait en cas d'infraction constatées et les règles de circulation sur l'aérodrome. Le contrat prévoit que des vérifications du respect des clauses du contrat peuvent être réalisées par l'exploitant de l'aérodrome.

Note : ce type d'accès est généralement accordé à un amodiatiaire en cas de délégation des missions de fauchage ou en cas de culture ou élevage dans l'emprise de l'aérodrome.

Note : des accès peuvent également être possibles pour les aéroclubs et les services de secours pour les évacuations sanitaires.

II.3. Référentiel applicable

- contrats passés avec des intervenants extérieurs pour les accès directs à la zone réservée ;
- articles R 213-1 à R 213-16 du CAC ;
- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- arrêté du 10 avril 2007 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ;
- arrêté du 24 juillet 1989 relatif à la prévention du péril aviaire sur les aérodromes dont l'affectataire principal est le ministre chargé de l'aviation civile ;
- instruction ministérielle du 24 juillet 1989 fixant les règles suivant lesquelles doit être rendu le service de prévention du péril aviaire sur les aérodromes ;
- arrêté préfectoral pris en application de l'article R.213-3 du CAC.
- Référentiel interne :
 - procédure relative à l'inspection des clôtures ;
 - (...)

Chapitre III. Plans d'urgence de l'aérodrome

III.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les mesures prévues pour faire face à des situations d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage ;
- les mises à l'épreuve prévues pour les installations et le matériel d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence, notamment la périodicité des essais ;
- les organismes, organes et personnes ayant compétence pour intervenir en situation d'urgence, incluant leurs numéros de téléphone/télécopie, leurs adresses électroniques ainsi que, le cas échéant, leurs adresses SITA et fréquences radio ;
- les procédures permettant de garantir la disponibilité des moyens à mettre en œuvre ;
- les procédures mises en place dans le cadre des plans de secours de l'aérodrome permettant de préciser, notamment, le rôle de l'exploitant (plan de secours spécialisé, plans de secours dans le cas de séisme, de cyclone...).

III.2. Actions de l'exploitant

III.2.1. Informations sur le dispositif d'urgence

Les actions de l'exploitant sont définies dans les documents ci-après :

- dispositif ORSEC aéroport en date du [date du dispositif ORSEC] ;
- plans particulier suivants impliquant l'aérodrome :
 - plan [nom du plan] ;
 - (...).

Les moyens requis par ces dispositifs sont les suivants :

- (...)

Les actions de l'exploitant requises par ces dispositifs d'urgence sont :

- (...)

Préciser ici les procédures qui ont été établies dans ce cadre. Généralement, le SSLIA est prévu dans le dispositif d'urgence et une référence au cahier des consignes opérationnelles est alors à faire.

Les exercices sont définis dans le dispositif ORSEC qui prévoit une périodicité de [indiquer la période]. Ces exercices sont à l'initiative de la préfecture et le dernier a eu lieu le [date du dernier exercice du dispositif ORSEC].

La documentation relative du dispositif ORSEC, pour ce qui concerne l'aérodrome, est disponible [lieux de disponibilité des documents]

III.2.2. Procédures garantissant la disponibilité des moyens

Les procédures développées dépendent des moyens prévus dans les dispositifs d'urgence. Généralement, au moins les moyens SSLIA sont prévus dans les dispositifs. En cas, on peut se référer au cahier des consignes opérationnelles.

Dans le cas où d'autres moyens sont prévus, il faudrait lister les procédures relatives à la disponibilité des moyens et les principaux points de ces procédures, les exercices propres à l'exploitant et/ou les vérifications périodiques.

III.3. Référentiel applicable

- dispositif ORSEC en date du [date] ;
- [dispositifs de secours mentionnés dans cette partie] ;
- procédures [nom des procédures listées dans cette partie] ;

Note : *Le manuel des consignes SSLIA est généralement référencé dans cette partie, cela dépend de l'implication du SSLIA dans les dispositifs d'urgence*

- article L.213-2 du code de l'aviation civile ;
- loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;
- décret n° 84-26 du 11 janvier 1984 portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en temps de paix ;
- décret n°88-622 du 6 mai 1988 modifié relatif aux plans d'urgence pris en application de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 ;
- arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ;
- arrêté du 16 avril 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes de Mayotte, des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie ;
- circulaire interministérielle n°99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé d'aérodrome pour les accidents d'aéronefs en zone d'aérodrome ou en zone voisine d'aérodrome ;
- instruction du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en temps de paix ;
- arrêté préfectoral : plan de secours spécialisé de l'aérodrome.
- Référentiel interne :
 - (...)

Chapitre IV. Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

IV.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les informations relatives au niveau de protection, aux installations, aux équipements, au personnel et aux procédures mises en place dans le cadre du SSLIA ;
- les modalités de la sous-traitance, en particulier les moyens de contrôle du respect du contrat, si les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont confiés à un sous-traitant.

IV.2. Actions de l'exploitant

L'ensemble des informations relatives au SSLIA est regroupé dans les consignes opérationnelles. Les éléments fournis ci-dessous sont extraits de ces consignes.

IV.2.1. Niveau SSLIA avec modulations

Le niveau de protection SSLIA de l'aérodrome est [X].

Les modulations journalières et horaires sont les suivantes : [indiquer les modulations éventuelles du niveau SSLIA]

IV.2.2. Moyens disponibles

Conformément au niveau SSLIA, le service est doté des moyens suivants :

- Véhicules :
 - [Liste des véhicules]
- Personnels (chefs de manœuvre, pompiers, chef du service) :
 - Chef de service : [agréé conformément à l'article D213-1-6 du code de l'aviation civile, le cas échéant]
 - Chefs de manœuvre : [nombre de chefs de manoeuvre], agréés conformément à l'article D213-1-6 du code de l'aviation civile ;
 - Pompiers : [nombre de pompiers], agréés conformément à l'article D213-1-6 du code de l'aviation civile ;
- Equipements :
 - Locaux : [bâtiment SSLIA et localisation] ;
 - Equipements divers : [ARI, petits matériels, etc.] ;
 - Embarcations : [nombre d'embarcations, plate-forme de recueil, adaptations définies par le préfet, le cas échéant – en cas d'aérodrome côtier] ;
 - Produits extincteurs : [quantité agents complémentaires, émulseurs, de propulsion, etc.] ;

IV.2.3. Formation et suivi des personnels

Le suivi des formations et agréments du personnel SSLIA est assuré par le responsable du service [préciser éventuellement le support de suivi, généralement un tableau].

Le responsable de service s'assure également que les pompiers disposent de leur permis de conduire adapté aux véhicules utilisés par le service (y compris les éventuelles embarcations).

IV.2.4. Missions annexes

Les agents du SSLIA effectuent des tâches en dehors des missions de secours et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Il s'agit des missions suivantes :

- [Liste des tâches confiées au SSLIA hors service] :

IV.3. Référentiel applicable

- Articles L. 213-1 et L. 213-3 du CAC ;
- Articles D213-1 à D213-1-12 du CAC ;

- Décret n° 99-1162 du 29 décembre 1999 relatif à l'agrément des organismes chargés d'assurer les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports ;
- Décret n° 2007-432 du 25 mars 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports de Mayotte, des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie ainsi qu'à la prévention du péril animalier sur les aéroports ;
- Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports ;
- Arrêté du 16 avril 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports de Mayotte, des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie ;
- Arrêté préfectoral : [dispositif d'urgence] ;
- Référentiel interne :
 - Recueil des consignes opérationnelles du SSLIA,
 - Fiche de suivi des qualifications et agréments
 - (...)

Chapitre V. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement

V.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives aux inspections visuelles opérationnelles sur l'aire de mouvement ;
- les procédures relatives aux mesures opérationnelles de glissance ;
- les procédures et les moyens de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant l'inspection.

V.2. Actions de l'exploitant

L'inspection de l'aire de mouvement est assurée par [nom du service en charge des inspections], [Nombre d'inspections quotidiennes] fois par jour. L'inspection est réalisée conformément à la procédure « inspections de l'aire de mouvement » ; elle peut être réalisée à la demande.

En cas d'anomalie détectée lors de l'inspection, l'information est soit transmise à l'organisme de contrôle aérien, soit transmise au [nom du service concerné] pour action corrective, soit corrigée directement par l'agent effectuant l'inspection.

En cas d'épisode météorologique pouvant entraîner une dégradation de la glissance de la piste, des inspections supplémentaires de la piste peuvent être diligentées avec une mesure de l'adhérence opérationnelle de la piste.

Les mesures de d'adhérence opérationnelle sont réalisées [décrire la méthode employée]. Elles sont réalisées par [nom du service en charge des mesures] au moyen de [mettre les

moyens mis en œuvre pour les mesures]. Elles sont déclenchées à chaque fois qu'un épisode météorologique est susceptible d'entraîner une dégradation de l'état de la piste. Ce déclenchement est décidé par le **[Nom du service responsable]** qui se coordonne avec l'organisme de circulation aérienne au préalable.

Note : les mesures d'adhérence opérationnelle portent sur l'évaluation des conditions d'adhérence des pistes compte tenu des conditions météorologiques (i.e. lorsque la piste est contaminée). Ces mesures permettent d'identifier le niveau d'adhérence de la piste que l'aéronef rencontrera au moment où il se posera ; l'adhérence opérationnelle est différente de l'adhérence intrinsèque de la piste qui lui mesure l'adhérence propre de la piste sans tenir compte de la présence de contaminants. Des renseignements peuvent être obtenus sur le site Internet du STAC (<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/>)

V.3. Référentiel

- note d'information technique sur la caractérisation de l'état de surface des pistes en conditions météorologiques dégradées ;
- arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aéroport ;
- arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports du 28 août 2003 modifié ;
- arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aéroports terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.
- Référentiel interne :
 - procédure « inspections de l'aire de mouvement » ;
 - (...)

Chapitre VI. Entretien de l'aire de mouvement

VI.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives à l'entretien des pistes, des voies de circulation, des bandes, des systèmes d'évacuation des eaux et des aires de trafic ;
- les modalités d'information aux organismes de la circulation aérienne.

VI.2. Actions de l'exploitant

L'entretien de l'aire de mouvement de l'aéroport est réalisé conformément à la procédure **[référence de la procédure]**. Son suivi est assuré par le responsable des travaux pour l'entretien programmé en étroite liaison avec le responsable de l'exploitation (qui gère les actions d'entretien nécessitant une action immédiate), notamment pour la bonne diffusion de l'information aéronautique.

Il porte sur les points suivants :

- fauchage des bandes de piste et de voies de circulation ;
- état des chaussées aéronautiques ; la dernière mesure d'adhérence intrinsèque a été réalisée le **[Date de la mesure]** ;
- état de l'engorgement de la piste ;

- l'état des bandes de piste ;
- l'état des dégagements de l'aérodrome ;
- la propreté de l'aire de mouvement ;
- du réseau d'écoulement des eaux de pluie.

L'entretien est assuré par la réalisation d'opérations d'entretien régulières (fauchage, nettoyage des chaussées) et par l'identification des actions à mener via des visites de contrôle. Un programme annuel révisable est établi pour programmer l'ensemble des actions à réaliser dans l'année.

VI.3. Référentiel applicable

- arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.
- Référentiel interne :
 - Programme de maintenance préventive et curative de l'aérodrome ;
 - Procédure d'entretien de l'aire de mouvement ;
 - (...)

Chapitre VII. Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence (plan neige, dégivrage...)

VII.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures mises en place dans le cadre du plan neige ;
- les procédures et moyens de déneigement et de traitement du verglas sur les aires ;
- les procédures et moyens de dégivrage des aéronefs ;
- les procédures et moyens éventuels mis en place pour les autres intempéries (fortes pluies, forts vents...).

VII.2. Actions de l'exploitant

VII.2.1. Plan neige

Si l'aérodrome n'est pas doté d'une procédure neige spécifique, alors le préciser et indiquer comment est gérée la situation d'une annonce de chute de neige... il peut suffire que l'annonce par le service de météorologie de chute de neige entraîne le déclenchement des actions mentionnées au paragraphe VII.2.3.

Sinon, décrire succinctement la procédure mise en œuvre en cas de chutes de neige. La procédure devrait faire apparaître les conditions de déclenchement des moyens de lutte contre la neige, les moyens mis en œuvre, les conditions de retour à une situation nominale, les processus décisionnels, si différents de la situation nominale, les circuits de déneigement, les largeurs de chaussée déneigées, la gestion de la pénurie des produits de déneigement, les conditions de fermeture/réouverture des opérations de piste, et la communication avec l'organisme de circulation aérienne et le service d'information aéronautique (SNOWTAM).

La procédure n'est pas fournie dans ce modèle.

VII.2.2. Moyens de dégivrage

Si l'aérodrome n'est pas doté de moyens de dégivrage, le préciser ici également.

Sinon, préciser les moyens mis en œuvre pour le dégivrage des aéronefs

VII.2.3. Traitement des autres intempéries

L'aérodrome peut être affecté occasionnellement par les intempéries suivantes : [liste des intempéries particulières survenant de manière occasionnelle mais non exceptionnelle, vent fort, pluie importante, etc.].

Le service [nom du service concerné, généralement l'exploitation] est informé par Météo France de la situation météorologique. Le responsable du [service concerné] ou le cadre de permanence évalue si la situation nécessite la mise en place d'actions particulières.

La désignation, les fonctions et les responsabilités du cadre de permanence devraient être cadrées ainsi que les moyens qui sont mis à sa disposition (généralement une mallette ou un classeur) lui permettant d'assurer son rôle.

Dans le cas où la situation météorologique nécessite des actions particulières, un comité associant les services de secours (SSLIA), les services d'exploitation et les services de la circulation aérienne est réuni (conférence téléphonique possible) sous la direction de [nom du responsable désigné]. Le comité évalue les mesures à mettre en œuvre et l'information à diffuser.

Lorsque les conditions météorologiques ont entraîné une fermeture temporaire des opérations de piste, ou ont été de nature à entraîner la présence de dangers sur les aires aéronautiques (inondations, dépôts d'objets sur les chaussées ou à proximité –vent, ruissellement des eaux de pluie-, dommage au balisage, poussières, etc.), dès que les conditions météorologiques permettent une exploitation nominale de l'aérodrome, une inspection est réalisée sur l'aire de mouvement afin de s'assurer de la praticabilité des infrastructures, équipements et service (inspection de type « inspection opérationnelle de l'aire de mouvement »).

VII.3. Référentiel applicable

- Référentiel interne :
 - plan neige (le cas échéant)
 - (...)

Chapitre VIII. Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome

VIII.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures relatives aux inspections et à la maintenance des feux aéronautiques (y compris le balisage des obstacles), des panneaux de signalisation, des marques, du balisage diurne et des circuits électriques avec notamment les dispositions pour :

- l'exécution d'inspections pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome avec la liste de vérification pour ces inspections ;
- l'enregistrement du résultat des inspections et les mesures de suivi visant à remédier aux déficiences ;

– l'exécution de l'entretien courant et de l'entretien d'urgence, et précisant les sources d'alimentation électrique auxiliaire, le cas échéant, et, s'il y a lieu, les détails de toute autre méthode pour répondre à une défaillance partielle ou totale des systèmes.

VIII.2. Actions de l'exploitant

La maintenance du balisage fait partie de l'homologation des pistes. Elle devrait normalement être relativement bien documentée et le manuel d'aérodrome peut se limiter à la référence aux procédures existantes en donnant les principaux éléments que l'on peut y retrouver.

Il est fortement suggéré de s'appuyer sur le guide balisage édité par le STAC qui fournit des éléments essentiels en matière de maintenance du balisage.

La structure suivante suggère juste une organisation possible pour la présentation du chapitre.

Note : généralement les interventions sur le balisage entraînent une modification du service et une information aéronautique est à prévoir. Ce chapitre devrait donc faire référence au suivi de l'information aéronautique chapitre 5.1 du manuel).

Note : les interventions au niveau des aides visuelles peuvent entraîner des travaux. Un lien devrait exister avec les procédures de travaux et de circulation sur l'aérodrome.

VIII.2.1. Inspection et contrôle des aides visuelles

Présentation des méthodes d'inspection régulière (quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles) avec leur finalité et le traitement de leurs résultats.

Note : il peut être utile de préciser les modalités d'inspection en cas de condition de LVP ou de restrictions de circulation sur l'aire de mouvement.

VIII.2.2. Inspection et contrôle du système d'alimentation électrique

Présentation des méthodes d'inspection régulière avec leur finalité et le traitement de leurs résultats.

VIII.2.3. Gestion des opérations de maintenance

Présentation des opérations de réparation, maintien en service, etc. avec la référence aux consignes d'intervention.

VIII.2.4. Gestion de l'information aéronautique

Référence aux actions menées en cas de modification du service délivré par les aides visuelles, notamment au regard de la publication de NOTAM.

VIII.3. Référentiel applicable

- guide balisage édité par le STAC (édition de janvier 2008)
- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation.
- arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.
- Référentiel interne :

- procédures [nom des procédures développées dans le cadre de la maintenance du balisage et des systèmes électriques]
- (...)

Chapitre IX. Sécurité des travaux sur l'aérodrome

Afin que les travaux n'entraînent pas de dégradations de conditions d'exploitation conduisant à des situations dangereuses, une procédure relative aux travaux a été produite. Elle vise essentiellement à encadrer les travaux, depuis leur programmation à la remise en service des infrastructures concernées, en passant par leur réalisation.

IX.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives à la planification, à l'exécution des travaux de construction et d'entretien sur l'aire de mouvement et à proximité de celle-ci ;
- les procédures de coordination et de diffusion de l'information aux organismes concernés par les travaux, y compris les procédures de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant les travaux.

IX.2. Actions de l'exploitant

Un guide relatif aux travaux a été publié par la DSAC ; on pourra utilement s'appuyer sur ce guide pour établir les éléments de ce sous-chapitre du manuel.

Les travaux réalisés sur l'aérodrome sont suivis par [le service en charge des travaux] qui assure la coordination préalable, la programmation, le suivi et la mise en service ; les différents aspects de la sécurité des travaux sont décrits dans la procédure [référence de la procédure] relative aux travaux.

IX.2.1. Programmation des travaux

Dans cette partie, les éléments suivants des procédures relatives aux travaux devraient être évoqués :

- la coordination et concertation avec les acteurs concernés, préalables aux travaux ;
- la production des éventuelles études d'impact sur la sécurité aéroportuaire ;
- les fondements à respecter pour les travaux (textes réglementaires, guides, etc.) ;
- les articles relatifs à la sécurité dans les contrats de travaux (accès et circulation dans l'emprise aéronautique, formations, balisage du chantier, encadrement du chantier, etc.) ;
- la gestion de l'information aéronautique.
- Les travaux font l'objet d'une programmation.

Les éléments ci-après représentent une ébauche portant sur des points essentiels à apporter pour la sécurité des travaux et le maintien de la sécurité de l'exploitation sur l'aérodrome.

Cette phase de programmation comprend les actions suivantes, pilotées par le [service en charge des travaux] :

- décision de réalisation des travaux ;
- constitution du calendrier des travaux ;

- coordination entre les acteurs impliqués (les acteurs à associer à la programmation dépendent de la nature des travaux à réaliser) ; sont généralement associés à la programmation des travaux l'organisme de circulation aérienne et les compagnies aériennes fréquentant l'aérodrome, les autres usagers de l'aérodrome étant associé en fonction de leur usage des infrastructures concernées et de l'impact que les travaux peuvent avoir sur leur activité.
- établissement des études d'impact sur la sécurité aéroportuaire qui sont réalisées conformément au formulaire fourni par la DGAC, auxquels sont adjointes les études de conformité réglementaire ; ces études concernent tant la phase de travaux que la phase de mise en service à l'issue des travaux.

Les cahiers des charges pour les entreprises intervenant dans les travaux sont passés après que les premières actions de coordination avec les acteurs impliqués et la production de l'EISA afin que le cahier des charges intègre les actions issues de ces deux actions.

En fonction des besoins, le **[service en charge des travaux]** s'appuie sur les études d'impact sur la sécurité aéroportuaire réalisées par le passé et qui sont archivés par lui, afin de pouvoir s'inspirer de l'expérience acquises lors de ces travaux passés.

Tous les travaux à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire font l'objet d'une étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire.

IX.2.2. Suivi des travaux

Dans cette section, on peut évoquer les points suivants qui devraient être décrites dans les procédures relatives aux travaux :

- ***gestion de l'accès et de la circulation dans l'emprise aéronautique ;***
- ***le suivi du chantier au cours de sa réalisation (notamment le respect des clauses de sécurité, la propreté, l'encadrement si prévu, etc. ;***
- ***le respect des moyens en réduction de risque s'ils ont été prévu dans l'étude de sécurité préalable aux travaux, et le réajustement de l'étude de sécurité si des défauts sont constatés en cours de réalisation des travaux ;***
- ***la mise à jour et la disponibilité de l'information aéronautique.***

Les éléments ci-après représentent une ébauche portant sur des points essentiels à apporter pour assurer la sécurité des travaux et le maintien de la sécurité de l'exploitation sur l'aérodrome.

Pendant la phase de réalisation, **[le service en charge des travaux]** assure les missions suivantes :

- encadrement du chantier : le responsable s'assure que le chantier est correctement balisé et réalisé conformément au cahier des charges ;
- vérification que l'information aéronautique relative aux travaux concernés est à jour et conforme ; le cas échéant il fait une demande de mise à jour de l'information aéronautique conformément à la procédure relative à l'information aéronautique ;
- vérification que les moyens en réduction de risque qui ont été définis dans l'étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire agissent conformément aux attentes ; le cas échéant, il définit les moyens en réduction de risques qui doivent être mis en œuvre pour rétablir une situation n'introduisant pas de dégradation préjudiciable pour l'exploitation aérienne (il se coordonne dans cette action avec les acteurs impliqués).

L'ensemble des constats faits dans le cadre des travaux est consigné dans un formulaire qui est adjoint à l'étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire afin que le retour d'expérience puisse se faire. Cela concerne notamment les cas où les moyens en réduction de risque se sont révélés insuffisants ou inadaptés.

IX.2.3. Mise en service des infrastructures, équipements et services suite aux travaux

Enfin, dans cette partie, on peut évoquer les points suivants, qui devraient, là encore, apparaître dans les procédures relatives aux travaux :

- ***l'information aux acteurs concernés par les travaux de la fin de chantier ;***
- ***la réception du chantier en fin de travaux, notamment l'obtention des autorisations préalables avant la remise en service ;***
- ***la mise à jour de l'information aéronautique et sa disponibilité ;***
- ***le processus de remise en service ;***
- ***l'évaluation d'impact sur la sécurité de la nouvelle installation.***

IX.3. Référentiel applicable

- Guide relatif aux travaux (DSAC) ;
- Guide relatif à la coordination en cas de modification de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire (DSAC) ;
- Guide d'élaboration d'une analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire (DSAC) ;
- Arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- Arrêté du 18 juillet 2003 relatif à l'utilisation des croix lumineuses sur les pistes fermées en totalité ;
- Arrêté du 5 septembre 2008 relatif aux états dans lesquels peut se trouver une aide radio à la navigation ;
- Arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe (« arrêté TAC ») ;
- Arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;
- Arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;
- Arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne, notamment §3.8. ;
- Arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique
- Arrêté de police.
- Référentiel interne :
 - Procédure relative aux travaux **[références de la procédure]** ;
 - (...)

Chapitre X. Gestion de l'aire de trafic

X.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures relatives :

- à la répartition de la gestion du trafic sur l'aérodrome entre les services de l'exploitant et ceux chargés de la circulation aérienne ;
- à la coordination avec les services du contrôle d'aérodrome sur l'aire de trafic, y compris la gestion des avis de vent fort et de forte pluie ;
- à l'attribution des postes de stationnement ;
- aux autorisations de repoussage et de démarrage des aéronefs ;
- au placement et guidage des aéronefs.

X.2. Actions de l'exploitant

L'exploitant d'aérodrome gère l'aire de trafic à partir de la ligne de sécurité d'aire de trafic et assure l'affectation des parkings pour les aéronefs commerciaux.

L'aérodrome est doté des parkings suivants :

- [liste des parkings commerciaux et des aéronefs qu'ils peuvent recevoir] ;
- [liste des parkings non commerciaux] ;

Le [service chargé de l'exploitation de l'air de trafic] est informé au préalable des vols commerciaux programmés sur l'aérodrome, ainsi que des vols non programmés.

- Les vols programmés font l'objet d'une affectation sur les parkings de l'aire de trafic. Cette affectation est réalisée au plus tard à J-1. Le programme d'affectation des vols sur l'aire de trafic est transmis à l'organisme de circulation aérienne et aux services d'assistance en escale avant J-1 également. En cas de modification en cours de journée du programme d'affectation (déroutement, indisponibilité d'un parking, etc.), l'organisme de circulation aérienne, ainsi que les services d'assistance en escale en sont immédiatement informés.
- En cas de vol non programmé (déroutement, notamment), le service [nom du service, en générale celui en charge de l'exploitation] s'assure de la compatibilité du programme d'affectation des vols avec l'accueil de l'aéronef et modifie son programme d'affectation si besoin. Il transmet la version modifiée à l'organisme de circulation aérienne et aux services d'assistance en escale.

La surveillance de l'aire de trafic est assurée par le [service chargé de l'exploitation de l'aire de trafic] qui effectue les vérifications lors des inspections de l'aire de mouvement. Cette surveillance comprend également les mesures mises en œuvre en cas d'épisode météorologique particulier (voir chapitres Chapitre I, Chapitre V et Chapitre VII). Ces situations font l'objet d'une communication et d'une coordination avec l'organisme de circulation aérienne.

Les aéronefs non commerciaux se déplacent sur la plate forme en fonction de leurs besoins et des informations fournies par l'organisme de circulation aérienne.

Note : en fonction des services en place sur l'aérodrome, le service d'assistance en escale peut correspondre au service en charge du guidage des aéronefs, parfois assurés par le service exploitation lui-même.

Note 2 : en fonction du nombre de mouvements commerciaux, les parkings commerciaux peuvent être relativement simples et ne pas nécessiter de programmation préalable. En ce cas, il convient de préciser la manière dont sont gérés les situations particulières comme l'indisponibilité d'un parking, les vols supplémentaires non programmés, etc.

Note 3 : le paragraphe devrait préciser les modalités liées à la mise en route des moteurs et au repoussage des aéronefs. Généralement, les postes sont autonomes (donc sans repoussage) et la mise en route des moteurs ne fait pas l'objet d'une clairance de l'organisme de circulation aérienne ; l'ensemble étant réalisé sous la responsabilité du pilote. Dans ce cas, préciser que ce type de procédure n'est pas utile.

X.3. Référentiel applicable

- articles R.216-1 à 16 du code de l'aviation civile ;
- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;
- arrêté préfectoral pris en application de l'article R.213-3 du CAC.
- Référentiel interne :
 - manuel d'exploitation de l'aire de trafic ;
 - procédure relative à la gestion de l'aire de trafic ;
 - (...)

Chapitre XI. Sécurité sur l'aire de trafic

XI.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures (y compris celles rédigées par les sous-traitants dans le cas où certaines des opérations sont assurées par ceux-ci) relatives :

- à la protection contre le souffle des réacteurs et des rotors ;
- aux mesures de protection pendant les opérations d'avitaillement ;
- au balayage et au nettoyage des aires de trafic ;
- aux comptes rendus d'incidents et d'accidents survenant sur les aires de trafic ;
- aux mesures de protection du personnel travaillant sur l'aire ainsi que de contrôle du respect de ces mesures.
- informations sur les procédures rédigées par les sous-traitants dans le cas où certaines des opérations mentionnées en 5.11.a sont assurées par ceux-ci.

XI.2. Actions de l'exploitant

Les postes de stationnement de l'aérodrome sont conçus de manière à ce que le souffle des moteurs des aéronefs ne présente pas de risque pour les aéronefs, les chemins de circulation

piétons et les voies de service. Les protections suivantes sont apportées afin de limiter le risque [liste des protections anti-souffle].

Les opérations d'avitaillement des aéronefs commerciaux sont assurées par [nom des intervenants] au moyen de [préciser les méthodes d'avitaillement pour les aéronefs commerciaux : hydrant, camion citerne, etc.]. [nom de l'avitailleur] dispose des agréments délivrés par les autorités compétentes pour exercer le métier d'avitailleur. Il n'existe pas de consignes particulières édictées par l'exploitation de l'aérodrome sur la sécurité de l'avitaillement. Le SSLIA est informé en cas d'avitaillement avec passager à bord et se pré positionne.

Les opérations d'avitaillement des aéronefs non commerciaux est assuré par [Nom de l'intervenant et moyen employé, généralement une station-service en libre service]. La station-service fait l'objet des mesures prises dans le cadre de la gestion des matières dangereuses. Il n'existe pas de consigne particulière.

Le nettoyage et le balayage de l'aire de trafic sont assurés par le service [nom du service concerné] au moyen de [matériel utilisé]. Il est réalisé [mensuellement] et ponctuellement à la demande après constat effectué par le service [responsable de la sécurité sur l'aire de trafic].

Les comptes rendus d'incidents et d'accidents sont gérés dans le cadre du système de notification d'événement prévu par le système de gestion de la sécurité. Les résultats des inspections de l'aire de trafic sont consignés dans le cahier de marche du [service concerné] comme prévu dans le cadre des inspections quotidiennes de l'aire de mouvement.

Les mesures de police pour la circulation sur l'aire de trafic sont définies dans l'arrêté de police en vigueur. Les personnels travaillant sur l'aire de trafic sont équipés de gilets haute visibilité. Une formation de sensibilisation à la sécurité sur les aires de trafic est délivrée aux agents amenés à intervenir sur l'aire de trafic.

Les opérations d'aire de trafic suivantes sont réalisées par des sous-traitants :

- [opération] exécutée par [nom du sous-traitant] ;
- (...)

Les contrats passés avec ces sous traitants prévoient expressément le respect des mesures suivantes :

- [liste des mesures de sécurité pour l'intervention sur l'aire de trafic, telles que les formations, les mesures de protection individuelles, les autorisations de circulation, etc.]

XI.3. Référentiel applicable

- arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;
- arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;
- arrêté du 23 janvier 1980 relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs, en carburants sur les aérodromes ;
- arrêté du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement en carburant sur les aérodromes ;
- arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;
- arrêté préfectoral pris en application de l'article R.213-3 du CAC.
- Référentiel interne :

- (...)

Chapitre XII. Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement

XII.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives aux mesures applicables en matière de circulation des véhicules sur l'aire de mouvement ;
- les procédures relatives à la délivrance des attestations de formation à la conduite sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre ;
- les procédures relatives à la sensibilisation du personnel aux risques de la conduite sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre ;
- les procédures relatives au plan d'évolution des véhicules à l'intérieur de l'emprise ;
- les mesures que l'exploitant impose à ses sous-traitants pour le respect des mesures de circulation routière sur l'aire de mouvement.

XII.2. Actions de l'exploitant

XII.2.1. Autorisation de circulation pour les personnes

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. Cela comprend la détention d'un permis de conduire valide/autorisation pour les véhicules que les agents sont amenés à utiliser. Un plan à jour est disponible dans tous les véhicules autorisés à circuler sur l'aire de mouvement de l'aérodrome.

L'emprise aéronautique de l'aérodrome est découpée en deux zones pour la circulation des véhicules : les zones où la détention d'un permis M est nécessaire et les zones où la détention d'un permis T est suffisant. Ces différentes zones sont représentées sur un plan mis à la disposition des usages des aires aéronautiques.

Les agents circulant dans l'emprise aéronautique doivent impérativement disposer d'un permis de conduire en zone réservée, permis qui est délivré après une formation à la conduite pour l'aire sur laquelle il sera amené à circuler.

Les formations délivrées dans le cadre des permis M et T sont délivrées par [nom du service qui délivre les permis], sur la base d'un programme de formation.

Des personnes peuvent circuler sur l'aire de mouvement sans disposer du permis adéquat. En ce cas, elles sont accompagnées soit d'une personne disposant de l'autorisation adéquate, soit encadrées par un ou plusieurs véhicules conduits par des personnes disposant des autorisations adéquates. Un briefing préalable est réalisé afin de sensibiliser les personnes aux risques et précautions à prendre lors de la circulation sur l'aire de mouvement.

Note : dans le cas où la formation n'est pas assurée par l'exploitant de l'aérodrome, il convient de préciser quel organisme réalise ces formations et comment l'exploitant de l'aérodrome s'assure de la qualité de formations délivrées.

XII.2.2. Circulation des véhicules

Les véhicules amenés à circuler sur l'aire de manœuvre sont équipés de feux jaunes et de moyens de radio bilatéraux permettant le contact avec l'organisme de circulation aérienne. Les véhicules autorisés à circuler sur l'aire de mouvement sont les suivants :

- [liste des véhicules avec les plaques d'immatriculation]

Cette liste est détenue par le service [nom du service concerné]. Des autorisations temporaires peuvent être accordées pour la circulation sur l'aire de mouvement : en ce cas, le véhicule doit être équipé des moyens nécessaires (radio et feux à éclat).

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. Un feu jaune sera tout de même systématiquement apposé sur le véhicule.

XII.2.3. Voies/routes de services

Les voies de services sont équipées de panneaux permettant, notamment, aux véhicules de connaître précisément les règles de circulation lorsqu'ils changent de zone (aire de trafic vers aire de manœuvre notamment) et de savoir lorsqu'ils sont susceptibles de pénétrer dans une aire de protection (aires de protection des aides à la navigation aérienne notamment).

Sur l'aire de trafic, les voies de service sont matérialisées par des lignes blanches.

XII.2.4. Sous traitants

Pour les sociétés intervenant pour le compte de l'exploitant d'aérodrome, le contrat précise expressément l'obligation de disposer d'un permis de conduire M ou T lorsque les véhicules du sous-traitant sont susceptibles de circuler sur l'aire de mouvement. Les formations sont également délivrées par l'exploitant d'aérodrome pour ces agents.

XII.3. Référentiel applicable

- programmes de formation pour les permis M et T ;
- liste des agents disposant d'un permis M ou d'un permis T ;
- liste des véhicules autorisés à circuler de manière permanente dans l'emprise aéronautique ;
- guide d'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes
- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- arrêté préfectoral pris en application de l'article R.213-3 du CAC.
- Référentiel interne :
 - programmes de formation pour les permis M et T ;
 - liste des agents disposant d'un permis M ou d'un permis T ;
 - liste des véhicules autorisés à circuler de manière permanente dans l'emprise aéronautique ;
 - (...)

Chapitre XIII. Péril animalier

XIII.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les périodes d'activité du service ;
- les moyens mis en œuvre ;
- les consignes d'intervention locales.

XIII.2. Actions de l'exploitant

Dans la mesure où le péril animalier fait l'objet d'une réglementation impliquant la mise en place d'un processus formalisé, ce chapitre ne se pas décrit plus en avant, le manuel d'aérodrome se limitant pour ce chapitre à donner les principaux éléments des procédures produite dans le cadre de la lutte contre le péril animalier.

Le service [nom du service] est en charge de la prévention du péril animalier.

XIII.2.1. Périodes d'activité du service

A compléter

XIII.2.2. Moyens mis en œuvre

A compléter

XIII.2.3. Procédures instituées dans le cadre de la lutte contre le péril animalier

Fournir ici les principaux éléments des procédures

XIII.3. Référentiel applicable

- article L.213-3 du code de l'aviation civile ;
- articles D. 213-1-13 à D. 213-1-25 du code de l'aviation civile (voir décret n° 2007-432 du 25 mars 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes de Mayotte, des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie ainsi qu'à la prévention du péril animalier sur les aérodromes) ;
- arrêté du 10 avril 2007 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.
- Référentiel interne :
 - consignes opérationnelles du service de prévention du péril animalier
 - (...)

Chapitre XIV. Contrôle des obstacles

XIV.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures relatives au contrôle et à la notification des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise de l'aérodrome, notamment en ce qui concerne :

- la surveillance du respect des surfaces de dégagements et de mise à jour de la carte de type A, au sens de l'instruction no 10008 DTA du 25 mars 2010 relative aux cartes aéronautiques ;
- la notification des éléments ne respectant pas les servitudes aéronautiques de dégagement et radioélectriques ;
- le contrôle des obstacles qui dépendent de l'exploitant ;
- la notification, à l'autorité de l'aviation civile compétente, de la nature, de l'emplacement des obstacles et de toute modification les concernant, notamment pour la publication par la voie de l'information aéronautique.

XIV.2. Actions de l'exploitant

La surveillance des obstacles incombe au [nom du service concerné]. Les obstacles sont les constructions, 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 respect des servitudes radioélectriques sont traitées dans le chapitre Chapitre XVIII).

XIV.2.1. Surveillance des obstacles dans l'emprise aéronautique

Les projets de travaux 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 où les travaux conduisent à un dépassement des surfaces de dégagement, une demande d'autorisation est adressée à la DSAC territorialement compétente, après production d'une étude montrant que l'obstacle n'est pas de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne.

Les obstacles dans l'emprise aéronautique font l'objet d'une surveillance couverte par la procédure relative à l'entretien de l'aire de mouvement. Des visites de contrôle sont ainsi organisées tous les 6 mois. Ces visites de contrôle permettent notamment la surveillance de la végétation, et peuvent conduire à ordonner sa taille le cas échéant.

Pour les obstacles présents dans l'emprise aéronautique et ayant obtenu une autorisation, la visite de contrôle prévue dans la procédure relative à l'entretien de l'aire de mouvement prévoit la vérification de la signalisation lumineuse.

Les obstacles à la navigation aérienne sont signalés aux services de l'information aéronautique pour intégration dans les cartes aéronautiques (procédure de suivi de l'information aéronautique).

XIV.2.2. Surveillance des obstacles hors de l'emprise aéronautique (environnement immédiat)

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.

XIV.3. Référentiel applicable

- plan de servitude aéronautique approuvé le [date d'approbation]
- articles R. 241-1 à R. 245-2 du CAC ;

- articles D. 241-1 à D. 245-3 du CAC ;
- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;
- arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.
- Référentiel interne :
 - procédure d'entretien de l'aire de mouvement ;
 - procédure de suivi de l'information aéronautique ;
 - (...)

Chapitre XV. Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés

XV.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures relatives à l'enlèvement des aéronefs immobilisés accidentellement.

XV.2. Actions de l'exploitant

Les aéronefs accidentellement immobilisés peuvent être traités de deux manières :

- le propriétaire de l'aéronef procède ou fait procéder à son enlèvement ;
- l'exploitant d'aérodrome se charge de procéder à l'enlèvement, à la demande expresse du propriétaire de l'aéronef accidenté (ou application des l'articles L. 6371-2 et 3 du code des transports si l'enlèvement n'est pas délégué).

XV.2.1. Fonctions impliquées

Le service [nom du service désigné] est en charge des opérations d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

Le service [Nom du service en charge des opérations sur l'aérodrome] assure la compatibilité entre l'exploitation de l'aérodrome et l'opération d'évacuation.

XV.2.2. Cas où l'enlèvement est assuré par l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef

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 service [nom du service chargé de l'opération d'enlèvement] 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.

Le service [nom du service chargé de l'opération d'enlèvement] est également présent pendant l'enlèvement de l'aéronef.

La liste des entreprises susceptibles d'être sollicitées pour intervenir est tenu à disposition de l'exploitant ou du propriétaire de l'aéronef.

XV.2.3. Cas où l'exploitant d'aérodrome organisation l'opération d'enlèvement

La procédure est mise en œuvre si et seulement si les deux conditions suivantes sont rassemblées :

- une demande formelle de la part du propriétaire de l'aéronef accidentellement immobilisé, avec l'accord de l'exploitant de l'aéronef (ou demande de l'exploitant de l'aéronef avec accord du propriétaire) ;
- un accord a été obtenu de la part du [bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile, la GTA, la DSAC, de l'enquêteur de première information et des autorités judiciaires en cas d'enquête] ; si des mesures particulières doivent être prise, elles doivent être indiquées par les organismes précitées.

XV.2.4. Phase 1 : préparation de l'opération

Le service [nom du service chargé de l'opération d'enlèvement] évalue en fonction de ses moyens s'il y a lieu de procéder à l'enlèvement avec les moyens de l'aéroport ou s'il faut recourir à une société tierce, en fonction des mesures particulières à prendre.

Le service [nom du service chargé de l'opération d'enlèvement] se coordonne avec les services de l'aérodrome concernés et l'organisme de circulation aérienne afin de valider la date et les modalités d'intervention.

Note : le service en charge des opérations sur l'aérodrome devrait être systématiquement associé à la coordination.

En fonction des besoins, une information aéronautique est publiée à la demande du service en charge de l'exploitation.

Dans le cas où le recours à une société tierce est nécessaire, les modalités d'intervention sur l'aire de mouvement sont indiquées dans le contrat.

XV.2.5. Phase 2 : Réalisation.

Lors de l'enlèvement, le service [nom du service chargé de l'opération d'enlèvement] s'assure que l'opération est réalisée conformément aux modalités prévues. Il s'assure également que l'ensemble des parties prenantes ayant demandé à assister à l'enlèvement sont effectivement présentes.

XV.2.6. Liste des entreprises pouvant être sollicités pour l'enlèvement d'un aéronef

Société	Adresse	Téléphone et courriel	Moyens à disposition et sollicitations possibles

XV.3. Référentiel applicable

- article L. 722-1 du CAC ;
- articles R. 213-8 et R. 213-9 du CAC
- Référentiel interne :
 - (...)

Chapitre XVI. Gestion des matières dangereuses

XVI.1. Exigence

Chapitre indiquant :

- les procédures mises en place pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage des matières dangereuses (hors avitaillement) ;
- les procédures relatives aux méthodes et moyens de contrôle des installations utilisées pour le stockage et la manutention des matières dangereuses.

XVI.2. Actions de l'exploitant

XVI.2.1. Stockage permanent des matières dangereuses

Les différents sites de stockage des matières dangereuses sont localisés sur le plan ci-joint. Le plan ne fait apparaître que les locaux soumis à autorisation ou déclaration au titre des installations classées.

Les installations de l'aérodrome sont conformes aux règles de protection autour de ces locaux de stockage (respect du périmètre de protection).

XVI.2.2. Accueil de matières dangereuses

Dans le cas où du fret comportant des matières dangereuses arriveraient sur l'aérodrome, il revient à l'exploitant de l'aéronef d'en informer l'exploitant d'aérodrome.

Sur information de l'exploitant de l'aéronef, le responsable de l'exploitation identifie avec l'exploitant de l'aéronef les mesures à mettre en œuvre à la fois pour le stockage temporaire et le transport des marchandises dangereuses.

Si des autorisations sont à obtenir ou des déclarations à faire, le responsable de l'exploitation effectue les démarches nécessaires. Il se coordonne notamment avec le responsable des travaux et l'organisme de circulation aérienne afin de déterminer les modalités les plus efficaces pour le stockage et le transport.

A l'arrivée sur site des marchandises dangereuses, le responsable de l'exploitation s'assure que les modalités définies avec l'exploitant de l'aéronef sont bien respectées.

XVI.2.3. Cas particulier

En cas d'accueil d'un aéronef non programmé sur l'aérodrome et transportant des matières dangereuses, un parking spécifique est défini (voir plan ci-joint). Ce parking permet d'éloigner l'aéronef du reste du trafic, le temps d'identifier les mesures de protection à prendre.

XVI.3. Référentiel applicable

- arrêté préfectoral pris en application de l'article R.213-3 du CAC ;
- circulaire du 9 novembre 1989 relative aux ICPE ;
- instruction technique du 9 novembre 1989 relative aux dépôts aériens existants de liquides inflammables.
- Référentiel interne :
 - (...)

Chapitre XVII. Exploitation en conditions de faible visibilité

XVII.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures pour les opérations par faible visibilité (dites « LVP »), notamment, le cas échéant, la mesure et la communication de la portée visuelle de piste à l'organisme chargé de la circulation aérienne.

XVII.2. Actions de l'exploitant

Les mesures LVP étant traitées dans le cadre de l'homologation LVP de la piste, elles ne seront pas plus décrites dans ce modèle de manuel. Il est recommandé d'indiquer dans le manuel d'aérodrome les principaux éléments sur ces procédures en veillant à ce que les points prévus dans le plan type de manuel d'aérodrome soient renseignés.

XVII.3. Référentiel applicable

- arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes,
- arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome
- Référentiel interne :
 - (...)

Chapitre XVIII. Protection des emplacements des aides à la navigation

XVIII.1. Exigence

Chapitre indiquant les procédures destinées à assurer la protection des aides radioélectriques à la navigation implantées sur l'aérodrome afin d'éviter toute dégradation de leur performance.

XVIII.2. Actions de l'exploitant

Les aides à la navigation aérienne avec leurs aires de protection sont indiquées sur le plan suivant [\[joindre plan\]](#).

Ces aires sont protégées par des panneaux et des chaînes compatibles avec l'aide considérée (chaînes amagnétiques pour les aides de radionavigation) afin de protéger l'aire contre les intrusions inopinées.

Le [\[nom du service en charge de la protection des aides à la navigation aérienne\]](#) des travaux dispose de la liste des aides et des protections à assurer (planéité, tonte, régularité des visites à effectuer, caractéristique de l'entretien, etc.).

Toute intervention au niveau des aides à la navigation aérienne ou des aires sensibles et des aires critiques est coordonnée avec l'organisme de circulation aérienne et le [\[service en charge de l'exploitation\]](#) si cela peut avoir une influence sur l'exploitation des aires aéronautiques.

Le [nom du service en charge de la protection des aides à la navigation aérienne](#) s'assure que tout projet sur l'aérodrome est conforme au plan de servitude radioélectrique (protection contre les obstacles et protection contre les perturbations électromagnétiques).

Pour les opérations d'entretien qui font intervenir un prestataire extérieur, le contrat passé avec l'intervenant prévoit expressément les conditions d'accès à la zone réservée (possession d'un permis M et/ou T selon le besoin ou accompagnement par un agent de l'exploitant d'aérodrome disposant des permissions appropriées) et les conditions d'intervention (respect de la zone de chantier, propreté du chantier et de son voisinage, interventions à réaliser).

XVIII.3. Référentiel applicable

- articles L 54 à L 56-1 du code des postes et communications électroniques ;
- articles L 57 à L 62-1 du code des postes et communications électroniques ;
- articles R 21 à R 39 du code des postes et communications électroniques ;
- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes
- Référentiel interne :
 - (...)

H. Exemples de procédures

Trois procédures types sont fournies avec le présent manuel. Elles portent sur les thèmes suivants :

- procédure relative à l'inspection des clôtures et des accès ;
- procédure relative à l'entretien de l'aire de mouvement ;
- procédure relative à l'inspection de l'aire de mouvement.

Fin du modèle de manuel

Pour le chapitre 6 (SGS), se référer au modèle de Manuel de Système de management de la Sécurité et SMS SGS disponible sur le site internet de la DGAC
(<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Certification-securite-et,23879.html>)

Procédure « Inspections des clôtures et des accès »

LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1		Création du document	Toutes

APPROBATION DU DOCUMENT

Le document suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition du modèle

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction		Le : Signature :
Vérification		Le : Signature :
Approbation		Le : Signature :

I.1. Préambule

I.1.1. Objet de la procédure

La présente procédure précise les modalités de réalisation des missions d'inspection des clôtures et des accès à l'aire de mouvement.

I.1.2. Référentiel

Néant

I.1.3. Fonctions impliquées dans la procédure

Le service [Nom du service, généralement, c'est celui en charge de la maintenance ou des travaux] sur l'aérodrome est en charge des réparations à apporter aux clôtures.

Le service [nom du service] assure la réalisation des inspections des clôtures.

I.2. Organisation des inspections des clôtures

I.2.1. Fréquence des inspections

Le service [nom du service] est chargé de la réalisation des inspections des clôtures ; celles-ci sont réalisées hebdomadairement.

Ces inspections sont réalisées préférentiellement le [jour de la semaine préférentiel].

I.2.2. Moyens pour la réalisation des inspections

L'agent en charge des inspections assure les inspections en suivant le chemin de ronde qui suit les clôtures d'enceinte de l'aérodrome.

Il a à sa disposition les éléments suivants :

- un véhicule lui permettant de rouler sur le chemin de ronde ;
- les clés des différents portails ;
- une radio/téléphone permettant d'informer en cas de besoin ;
- des chaînes et des cadenas, ainsi que des éléments de grillages afin de procéder aux réparations provisoires lorsque les dégradations constatées sur la clôture et les accès nécessitent une action immédiate ; il dispose d'une trousse à outil permettant les réparations ;
- le véhicule est équipé des moyens nécessaires à la pénétration sur l'aire de manœuvre

Note : dans le cas où le cheminement traverse l'aire de manœuvre

I.2.3. Réalisation des inspections

L'agent chargé des inspections vérifie le bon état de la clôture, notamment au regard des possibilités de pénétration dans l'emprise aéroportuaire par des animaux ou des personnes.

En cas de dégradation de la clôture ou des accès, l'agent évalue la nécessité de procéder à une réparation provisoire.

Il consigne sur une fiche d'inspection les constats faits et les réparations apportées.

Au cours de l'inspection, l'agent s'assure que les constats signalés lors des précédentes inspections ont bien été pris en compte et corrigés (en fonction des suites mentionnées dans le cahier de marche).

La vérification est la clôture est réalisée à bord du véhicule, partout où le chemin de ronde permet une vision directe et claire de la clôture.

Note : le paragraphe suivant est à prévoir uniquement si des zones particulières nécessitent un traitement particulier (par exemple présence d'un massif important de végétation le long de la clôture)

Aux endroits où le chemin de ronde ne permet pas de vision directe ou une partie de la clôture est masquée (identifiés sur le plan de la fiche d'inspection), l'agent effectue le contrôle de la zone à pied.

I.3. Suites données à l'inspection

I.3.1. Suites données par l'agent chargé des inspections

L'agent en charge des inspections consigne les résultats de son inspection sur le cahier de marche disponible [lieu de stockage du cahier de marche]. Il y précise les dégradations constatées (type de dégradation, actions mises en œuvre le cas échéant, propose des suites à donner).

Note : il peut y avoir d'autres méthodes que le cahier de marche, dans ce cas, décrire cette autre méthode

I.3.2. Suites données par le service [nom du service en charge de la réparation des clôtures]

Le service [Nom du service en charge des réparations des clôtures] consulte régulièrement le cahier de marche des inspections des clôtures. Cette consultation est réalisée au moins hebdomadairement, de préférence, le jour de l'inspection des clôtures.

Note : le cahier de marche des inspections de clôture peut être également utilisé pour d'autres actions, comme les inspections de l'aire de mouvement.

Le service [nom du service en charge des réparations des clôtures] prend connaissance des constats faits par l'agent, évalue les actions à mener et indique sur le cahier de marche les actions qu'il compte entreprendre et leur date prévisible de réalisation.

Le responsable SGS est informé des suites données aux constats.

I.4. Format pour le cahier de marche

Le cahier de marche fait apparaître les informations suivantes qui sont complétées au fur et à mesure :

- date de réalisation de l'inspection ; remplie par l'agent en charge des inspections à l'issue de l'inspection ;
- nom de l'agent ayant effectué l'inspection ; remplie par l'agent en charge des inspections à l'issue de l'inspection ;
- constats faits lors de l'inspection ; remplie par l'agent en charge des inspections à l'issue de l'inspection ;

- actions immédiates entreprises ; remplie par l'agent en charge des inspections à l'issue de l'inspection ;
- proposition d'action (évaluation de l'ampleur des dégradations) ; remplie par l'agent en charge des inspections à l'issue de l'inspection ;
- indication des actions correctives retenues et date programmée de réparation ; remplie par le service **[nom du service en charge des réparations des clôtures]** (qui indique la date et son nom) ;
- clôture du constat (après vérification que les actions correctives ont été mises en œuvre) ; remplie par l'agent ayant fait le constat de la correction (qui indique son nom et la date).

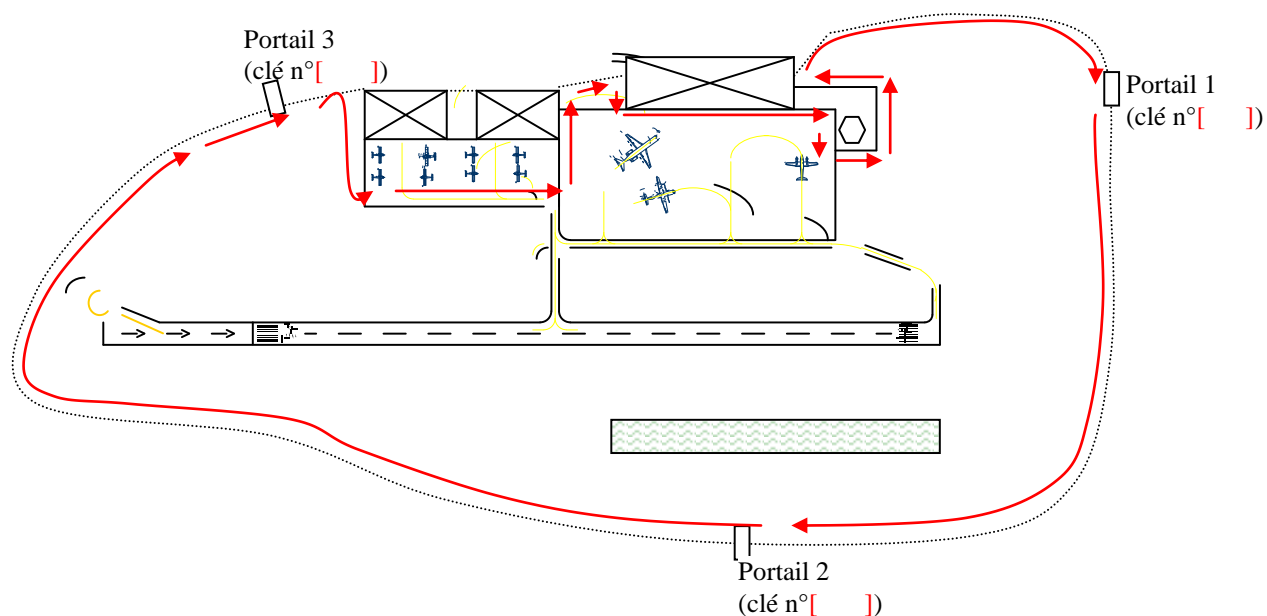
FICHE D'INSPECTION DES ACCES ET CLOTURES

Date : _____

Nom du contrôleur : _____

Heure de début : _____

Heure de fin : _____



Objet du constat	Repère sur le plan	Observation	Actions entreprises

Procédure « Inspection de l'aire de mouvement »

LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1		Création du document	Toutes

APPROBATION DU DOCUMENT

Le document suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition du modèle

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction		Le : Signature :
Vérification		Le : Signature :
Approbation		Le : Signature :

I.5. Préambule

I.5.1. Objet des inspections de piste

Les inspections de piste visent à vérifier l'état apparent de l'aire de mouvement, sans expertise approfondie.

Il s'agira ainsi de collecter les informations suivantes :

- collecter les informations sur l'état global de l'aire de mouvement ;
- informer l'organisme de circulation aérienne de l'aérodrome des résultats de l'inspection ;
- lorsque cela est possible, engager les actions immédiates (ramassage de débris traînant sur la chaussée notamment).

I.5.2. Référentiel

Les inspections de piste sont réalisées dans le cadre de l'arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome.

Les textes connexes aux inspections de piste, pris en compte dans cette procédure sont les suivants :

- arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes du 28 août 2003 modifié ;
- arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Lister également les procédures liées à cette procédure (est entendue par procédure liée, toute procédure qui fait référence aux moyens employés dans cette activité d'entretien, qui repose sur cette procédure, qui fait référence à cette procédure, etc.)

I.5.3. Fonctions impliquées dans l'inspection de l'aire de mouvement

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

- la fonction qui réalise les inspections de l'aire de mouvement (appelée dans la procédure « agent en charge de l'inspection »)
 - elle est assurée par (...)
- la fonction qui centralise le compte rendu et qui diligente les actions si besoin est ;
 - elle est assurée par (...)
- la fonction qui organise la circulation aérienne sur l'aérodrome (AFIS, SNA, etc.).
 - elle est assurée par (...)

I.6. Réalisation des inspections

I.6.1. Fréquence des inspections

Les inspections de l'aire de mouvement sont réalisées deux fois par jour où l'aérodrome est ouvert au trafic :

- la première inspection est conduite au moins vingt minutes avant le début des opérations aériennes ; et
- la seconde est réalisée en début d'après midi.

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), des inspections supplémentaires peuvent être conduites. Ces dernières sont initialisées par les services d'exploitation de l'aérodrome et les services de contrôle aérien (AFIS, SNA, etc.).

Des inspections sont réalisées sur les aires aéronautiques fermées pour cause de travaux, avant leur remise en service.

I.6.2. Types d'observations à réaliser pendant les inspections

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

- relevé des irrégularités, détériorations de la surface de la chaussée ;
- vérification de l'absence d'eau, de neige, de neige fondante ou de glace sur la chaussée ;
- vérification de la propreté de la chaussée (présence de poussière, de terre, de débris végétaux, etc.) ;
- identification de l'absence de congères ou d'amas de neige à proximité de la chaussée ;
- vérification de l'absence de toute autre liquide présent sur la chaussée (comme des liquides de déverglage, des hydrocarbures, etc.) ;
- vérification de l'absence de tout débris, objets, pierres, animaux, à proximité de la chaussée ;
- relevé des dysfonctionnements du balisage lumineux (feu ou balise hors service – feu ou balise casée) ;
- vérification que les zones de chantier sur les chaussées aéronautiques ne sont pas accessibles aux aéronefs ;
- vérification de toute chose inhabituelle (notamment travaux inattendus).

I.6.3. Conditions de réalisation des inspections de l'aire de mouvement

Les inspections de l'aire de mouvement sont réalisées avec des véhicules dont la vitesse de roulage lors de l'inspection est de l'ordre de 40km/h.

Les inspections sont réalisées selon le circuit suivant :

- [décrire ici l'ordre d'inspection des parkings, des voies de circulation et des pistes]

Note : les aires aéronautiques fermées sont exclues de l'inspection, seule la vérification des indications de fermeture de l'aire étant à réaliser.

Note2 : les zones fermées pour travaux sont incluses dans le circuit de l'inspection avant leur remise en service.

I.6.4. Moyens de réalisation des inspections de piste

Les inspections de piste sont réalisées par les véhicules suivants :

- [Liste des matériels autorisés]

Ces véhicules, de couleur jaune, sont équipés de feux jaunes et d'une radio en contact bilatéral avec l'organisme de circulation aérienne.

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). Ces agents sont ainsi formés aux communications radio avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome. La fréquence tour est rappelée sur le plan de l'aérodrome qui est à bord du véhicule pendant les inspections.

Le véhicule comporte une carte de l'aérodrome avec les différentes chaussées aéronautiques et les routes et voies de service. La carte comporte le cheminement emprunté par l'agent lors de l'inspection.

I.7. Suivi des inspections

I.7.1. Actions correctives

Dans le cas où un débris est identifié sur la chaussée, l'agent en charge de l'inspection procède à sa collecte immédiatement. Dans le cas où ce débris provient d'un aéronef, une information est immédiatement faite au service du contrôle aérien.

Dans le cas où le constat implique la sécurité des aéronefs (animaux divagants, trou dans les chaussées, etc.), l'agent en informe immédiatement le service du contrôle aérien.

Dans le cas où le constat n'a pas d'influence sur la sécurité des aéronefs, l'agent en charge de l'inspection informe les services d'exploitation de l'aéroport à l'issue de l'inspection.

En cas de constat relevé par l'agent en charge de l'inspection, l'organisme de circulation aérienne décide en relation avec les services d'exploitation de l'aéroport de la conduite à tenir (fermeture provisoire de l'infrastructure, vérification plus experte de l'objet du constat, production d'un NOTAM, etc.).

I.7.2. Compte rendu d'inspection

L'agent chargé de la réalisation de l'inspection consigne dans la main courante les constats réalisés lors de l'inspection. Il utilise notamment la check-list d'inspection. Les informations minimum suivantes sont portées sur la main courante : date, heure, agent ayant effectué l'inspection, anomalies constatées, localisation des anomalies, mesures correctives prises, services à qui l'information a été transmise.

Lorsque le constat effectué par l'agent en charge de l'inspection de piste concerne un événement entrant dans le champ d'application des arrêtés du 17 août 2007 (relatif aux comptes rendus d'événements et d'incidents d'aviation civile et fixant la liste d'événements et d'incidents d'aviation civile), une transmission est effectuée par le responsable SGS.

ANNEXES

FICHE D'INSPECTION DE L'AIRE DE MOUVEMENT

Date : _____

nom du contrôleur : _____

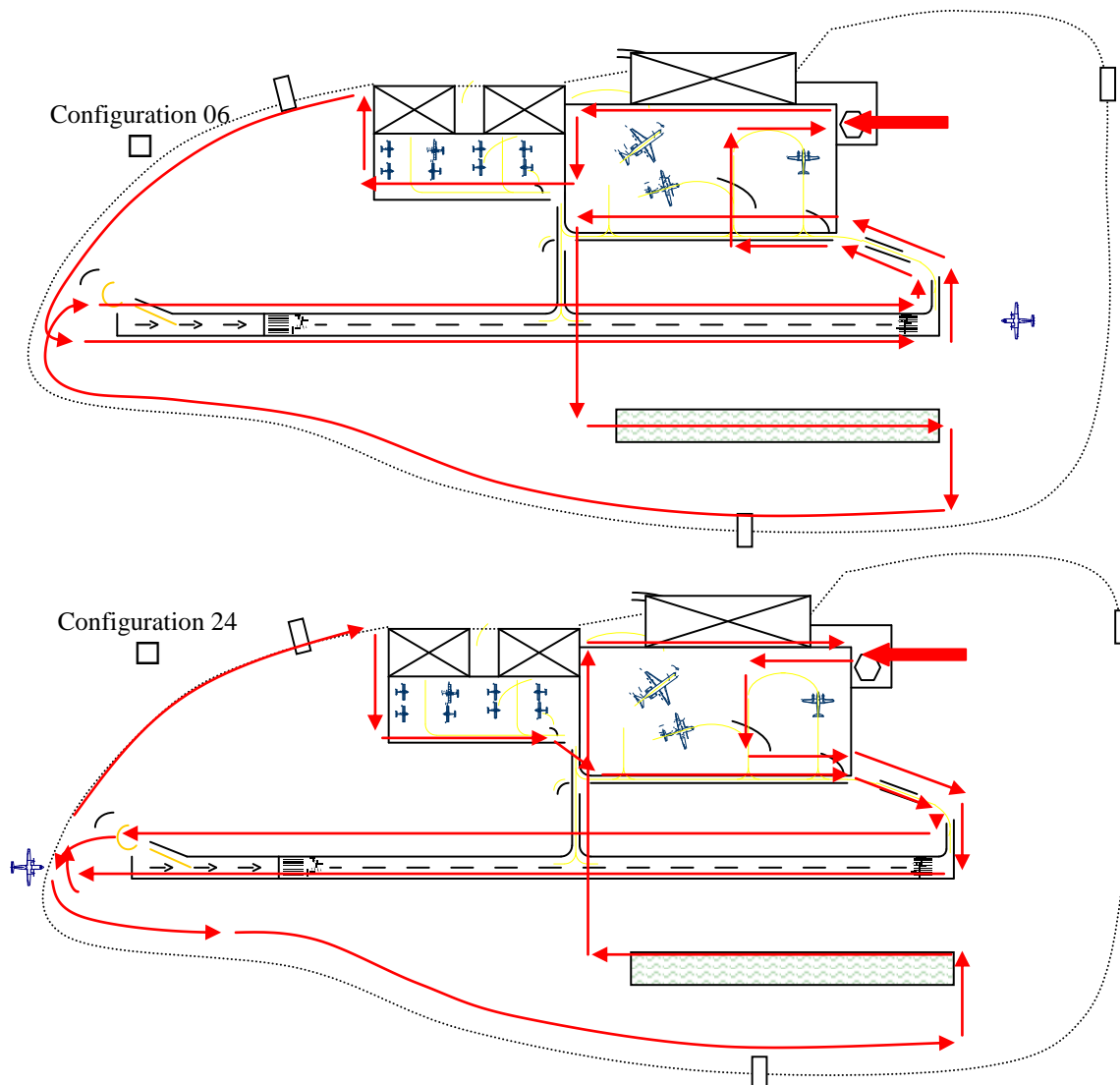
Heure de début : _____

Heure de fin : _____

Localisation	Objet	Commentaires	Action
Piste	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée		<input type="checkbox"/> correction immédiate
	<input type="checkbox"/> Dégradation chaussée		<input type="checkbox"/> notification CA
	<input type="checkbox"/> Contaminant (type)		<input type="checkbox"/> notification cahier de marche
Voie de circulation	<input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité		<input type="checkbox"/> Autre (préciser)
	<input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée		
	<input type="checkbox"/> Présence animaux		
Parking	<input type="checkbox"/> Feux/balise HS		
	<input type="checkbox"/> Feux/balise cassé		
	<input type="checkbox"/> Autre (préciser)		
Piste	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée		<input type="checkbox"/> correction immédiate
	<input type="checkbox"/> Dégradation chaussée		<input type="checkbox"/> notification CA
	<input type="checkbox"/> Contaminant (type)		<input type="checkbox"/> notification cahier de marche
Voie de circulation	<input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité		<input type="checkbox"/> Autre (préciser)
	<input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée		
	<input type="checkbox"/> Présence animaux		
Parking	<input type="checkbox"/> Feux/balise HS		
	<input type="checkbox"/> Feux/balise cassé		
	<input type="checkbox"/> Autre (préciser)		
Piste	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée		<input type="checkbox"/> correction immédiate
	<input type="checkbox"/> Dégradation chaussée		<input type="checkbox"/> notification CA
	<input type="checkbox"/> Contaminant (type)		<input type="checkbox"/> notification cahier de marche
Voie de circulation	<input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité		<input type="checkbox"/> Autre (préciser)
	<input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée		
	<input type="checkbox"/> Présence animaux		
Parking	<input type="checkbox"/> Feux/balise HS		
	<input type="checkbox"/> Feux/balise cassé		
	<input type="checkbox"/> Autre (préciser)		
Piste	<input type="checkbox"/> Débris sur chaussée		<input type="checkbox"/> correction immédiate
	<input type="checkbox"/> Dégradation chaussée		<input type="checkbox"/> notification CA
	<input type="checkbox"/> Contaminant (type)		<input type="checkbox"/> notification cahier de marche
Voie de circulation	<input type="checkbox"/> Objet sur/à proximité		<input type="checkbox"/> Autre (préciser)
	<input type="checkbox"/> Obstacle dans la trouée		
	<input type="checkbox"/> Présence animaux		
Parking	<input type="checkbox"/> Feux/balise HS		
	<input type="checkbox"/> Feux/balise cassé		
	<input type="checkbox"/> Autre (préciser)		

Plan de l'aérodrome avec identification du circuit

Joindre un plan des chaussées aéronautique avec le nom des voies et le circuit (par exemple comme l'exemple ci-dessous. L'avion à l'approche indique le sens d'utilisation de la piste.



Fréquence de la tour de contrôle :

Numéro de téléphone de la tour de contrôle :

Numéro de téléphone du responsable d'exploitation :

Numéro de téléphone du responsable des travaux :

Procédure « Entretien de l'aire de mouvement »

LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1	25/08/2011	Création du document	Toutes

APPROBATION DU DOCUMENT

Le document suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition du modèle

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction		Le : Signature :
Vérification		Le : Signature :
Approbation		Le : Signature :

I.8. Préambule

I.8.1. Objet de l'entretien de l'aire de mouvement

Afin d'assurer un niveau des infrastructures, équipements et services, l'entretien de ces équipements est couvert par la mise en place d'une organisation décrite dans la présente procédure.

Cette dernière couvre l'entretien curatif et l'entretien préventif. Elle est complétée par un programme d'entretien réévalué au moins tous les ans.

Cette procédure ne traite pas des aides à la navigation aérienne qui font l'objet d'une approche spécifique.

I.8.2. Référentiel

- Programme annuel d'entretien de l'aire de mouvement
- Plans des réseaux d'écoulement des eaux
- Plan des zones de fauchages
- Arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Lister également les procédures liées à cette procédure (est entendue par procédure liée, toute procédure qui fait référence aux moyens employés dans cette activité d'entretien, qui repose sur cette procédure, qui fait référence à cette procédure, etc.)

I.8.3. Fonctions impliquées dans l'entretien de l'aire de mouvement

L'entretien de l'aire de mouvement associe les fonctions suivantes :

- Fonction en charge de la réalisation des visites de contrôle
 - Cette fonction est assurée par [appellation de l'organigramme]
- Fonction en charge de la programmation de l'entretien curatif et préventif
 - Cette fonction est assurée par [appellation de l'organigramme]
- Fonction en charge du suivi des travaux
 - Cette fonction est assurée par [appellation de l'organigramme]
- Fonction en charge de l'exploitation des aires aéronautiques
 - Cette fonction est assurée par [appellation de l'organigramme]

Note : certaines de ces fonctions peuvent être regroupées

I.9. Entretien programmé

L'entretien programmé est organisé autour de visites de contrôle régulières et d'un programme établi au moins une fois par an.

L'entretien programmé est suivi par [fonction en charge de la programmation de l'entretien curatif et préventif].

I.9.1. Les visites de contrôle

Des visites de contrôle sont programmées de manière à pouvoir adapter le programme d'entretien en fonction de l'état de l'aire de mouvement. Les visites de contrôle ne devraient pas entraîner d'action immédiate, les contrôles opérationnels (inspections opérationnelles de l'aire de mouvement, inspection du balisage, contrôle des clôtures notamment) étant organisées pour permettre de relever et corriger les défauts immédiats.

Les visites de contrôle sont les suivantes ; elles peuvent être regroupées, mais sont distinctes des inspections opérationnelles de l'aire de mouvement :

- visite de contrôle de la propreté des chaussées de l'aire de mouvement : tous les 6 mois ;
- visite de contrôle pour le fauchage : [à préciser en fonction de la végétation et des fauchages programmés] ;

A la suite de cette visite de contrôle, il peut être décidé de procéder à un fauchage ponctuel en dehors des dates programmées si l'état de la végétation le nécessite (la végétation masque les aides visuelles, la hauteur de la végétation n'est plus compatible avec le fonctionnement des aides radioélectriques ou avec la prévention du péril animalier). Le programme de fauchage est revu en conséquence.

- Visite de contrôle de l'engommage de la piste : tous les ans ;

L'engommage de la piste est évalué lors des visites de contrôle réalisées annuellement. A cette occasion, l'agent s'assure que la gomme déposée sur la piste ne masque pas le balisage et que son importance n'est pas de nature à compromettre l'adhérence fonctionnelle de la piste, notamment sur sol mouillé.

- Visite de contrôle de l'état de la piste (état de la couche de surface et engommage) : tous les ans ;

L'état de la piste est vérifié lors de visites de contrôle. A cette occasion, l'agent relève les dégradations de la piste (affaissement, fissuration, marches, notamment au raccord entre la piste et les accotements ou la bande de piste, etc.).

- Vérification de l'adhérence de la piste : réalisée tous les deux ans ;

La mesure de l'adhérence fonctionnelle est réalisée par une société extérieure dont le matériel a fait l'objet d'un agrément.

- Visite de contrôle de l'état de la bande de piste : tous les ans

Lors de la visite de contrôle, l'agent s'assure que la bande de piste ne présente pas d'anomalie (présence de dépression importante, de défaut de portance). L'agent vérifie également que les fossés de drainage en bord de bande ne nécessitent pas de curage.

- Visite de contrôle de l'état des dégagements de l'aérodrome : tous les 6 mois ;

Lors de la visite, l'agent évalue la présence d'obstacles dans et hors de l'emprise de l'aérodrome. Il porte une attention particulière à la végétation dont la croissance peut conduire à un percement des surfaces de dégagement et de servitudes aéronautiques. Il relève les nouvelles constructions apparentes sous les trouées. Pour établir la comparaison, il se fonde sur des photographies prises aux seuils de piste lors de la précédente visite de contrôle afin de disposer d'une référence de comparaison. Pour les obstacles déjà référencés, l'agent s'assure que le balisage existant est fonctionnel.

- Visite de contrôle du réseau de drainage

Lors de la visite, l'agent évalue le bon écoulement des eaux collectées dans les fossés drainants. Il relève également les zones d'accumulation d'eau autour du réseau.

Les constats effectués lors des visites de contrôle programmé sont consignés dans un rapport de visite par l'agent l'ayant effectué. Ce rapport de visite est transmis au responsable des travaux pour suites à donner.

I.9.2. Suites données aux visites de contrôle

Le [fonction en charge du suivi des travaux] assure la synthèse des constats réalisés lors des visites de contrôle. En fonction des constats effectués, il peut programmer une visite experte afin de confirmer les constats et identifier les actions à effectuer (par exemple programmation d'une mesure du coefficient d'adhérence fonctionnel).

Il décide des actions à entreprendre pour assurer un état satisfaisant de l'aire de mouvement. Il consigne ces actions dans le programme annuel d'entretien qu'il peut réviser en cours d'année en fonction des résultats des visites de contrôle.

- Le [fonction en charge du suivi des travaux] se coordonne avec le [fonction en charge de l'exploitation des aires aéronautiques] pour la programmation des opérations d'entretien, notamment afin de permettre d'assurer la diffusion de l'information aéronautique.

Dans le cas particulier des dégagements de l'aérodrome, le [fonction en charge du suivi des travaux] est chargé de procéder à la taille de la végétation dans l'emprise de l'aérodrome. Il se coordonne avec la direction de l'aéroport pour les obstacles relevés à l'extérieur de l'emprise pouvant nécessiter une taille ou un balisage afin d'évaluer les actions à engager pour procéder à l'amiable au règlement de la situation. Dans le cas où la procédure amiable ne permet pas de conclure, il prend contact avec la direction de la sécurité de l'aviation civile qui représente l'Etat, garant du respect des servitudes aéronautiques.

I.9.3. Le programme annuel d'entretien

L'ensemble de l'entretien préventif et programmé est consigné dans le programme de maintenance de l'aire de mouvement. Ce programme fait apparaître les travaux programmés, les travaux réalisés, les visites de contrôle et les expertises programmées.

Le programme d'entretien contient les opérations régulières suivantes :

- Balayage programmé de la piste

Une action de balayage peut être initialisée suite à un constat.

Le balayage de la piste est réalisé [nom du prestataire ou fonction assurant cette mission] au moyen de [descriptif des engins utilisés lors du balayage]

- Fauchage des bandes de piste et de voie de circulation :

Le fauchage des bandes de piste et des voies de circulation, des aires de protection, des aides à la navigation aérienne est réalisé par [nom de l'intervenant – référence du contrat si amodiatore]. Le fauchage est réalisé aux dates approximatives suivantes : [dates/périodes de fauchage]. Ces dates sont déterminées afin d'assurer un état de la végétation compatible avec la lutte contre le péril animalier et compatible avec le fonctionnement des aides à la navigation aérienne (visibilité des aides visuelles, zones de protection des aides radioélectriques).

Ce programme peut être revu en cours d'année en fonction des constats réalisés au cours des différentes visites de contrôle diligentées dans le cadre de l'entretien de l'aire de mouvement.

I.9.4. Réalisation du programme annuel d'entretien

Le [fonction en charge du suivi des travaux] s'assure que les actions d'entretien sont réalisées conformément au programme établi. Au besoin, il ajuste le programme en fonction des circonstances.

Il s'assure en fin de programme que l'ensemble des actions prévues a été réalisé. Si certaines actions ont été reportées ou partiellement réalisées, il en tient compte pour le programme de l'année suivante.

I.10. Entretien curatif

L'entretien curatif regroupe l'ensemble des actions qui sont engagées suite à un constat de dysfonctionnement.

I.10.1. Origine d'une action d'entretien curatif

Une action d'entretien curatif peut être engagée suite à :

- une inspection opérationnelle de l'aire de mouvement (présence de saleté, feux ou balise cassée ou hors service, dégradation de la chaussée, etc.
- une visite de contrôle des clôtures de l'enceinte aéronautique ;
- une visite de contrôle réalisée dans le cadre du programme de suivi de l'état de l'aérodrome ;
- un signallement transmis par l'organisme de circulation aérienne (notification pilote, etc.) ;
- un signallement transmis par un agent intervenant sur l'aérodrome.

I.10.2. Déclenchement d'une action d'entretien curatif

L'ensemble des constats de dysfonctionnement sont transmis à [fonction en charge de l'exploitation des aires aéronautiques] qui évalue la nécessité d'une intervention immédiate ou différée.

Dans le cas où le [fonction en charge de l'exploitation des aires aéronautiques] considère qu'une action immédiate est à engager :

- il informe l'organisme de circulation aérienne et transmet une demande de publication aéronautique si l'opération nécessite une restriction de circulation ;
- il se coordonne avec le responsable des travaux afin de procéder à la réparation du dysfonctionnement dans les délais compatibles avec l'exploitation de l'aérodrome.

Dans le cas où le [fonction en charge de l'exploitation des aires aéronautiques] considère qu'une action programmée est à engager :

- il se coordonne avec le [fonction en charge du suivi des travaux] pour programmer l'intervention qui entre alors dans la programmation de l'entretien de l'aire de mouvement qui prend alors en charge le suivi de l'action.

Page laissée intentionnellement blanche



DSAC

direction de la sécurité de
l'aviation civile

**direction aéroports et
navigation aérienne**
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 11
télécopie : 01 58 09 43 22
www.developpement-durable.gouv.fr

