



# **Manuel d'exploitation de l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron**

## Sommaire

### **I. PRÉAMBULE**

11. Objet du document
12. Avertissement
13. Définitions - acronymes
14. Référentiel
15. Approbation du document
16. Diffusion
17. Liste des mises à jour
18. Déclaration de l'exploitant

### **II. PRÉSENTATION DE L'AÉRODROME**

21. Nom de l'aérodrome
22. Adresse et coordonnées de l'exploitant
23. Cadre juridique
24. Présentation de la structure d'exploitation
25. Organigramme fonctionnel de la structure d'exploitation

### **III. DESCRIPTIF DE L'AÉRODROME**

31. Renseignements géographiques de l'aérodrome
32. Caractéristiques de chaque piste/bande
33. Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic
34. Aéronefs les plus contraignants
35. Aides à la navigation aérienne et points connexes
36. Services de sécurité et de sauvetage
37. Dégagements de l'aérodrome
38. Dates et références des différentes décisions d'homologation des pistes et type d'exploitation
39. Plan des différentes zones de l'aérodrome
- 3.10 Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'autorité compétente

### **IV. TÂCHES ET MOYENS PRIS EN CHARGE PAR L'EXPLOITANT POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DE L'AÉRODROME**

41. Fourniture et suivi de l'information aéronautique
42. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale
43. Plans d'urgence de l'aérodrome
44. Mesures de sauvetage et de lutte contre l'incendie
45. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement
46. Entretien de l'aire de mouvement

### **V. MAINTENANCE DES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS**

51. Propreté de l'aire de mouvement
52. Dépôt/enlèvement des déchets et matières de décharge
53. Nettoyage des aéronefs
54. Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence
55. Systèmes d'aides visuelles de l'aérodrome
56. Sécurité des travaux sur l'aérodrome

## **VI. GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

61. Sécurité sur l'aire de trafic
62. Zones d'avitaillement et périmètre de sécurité
63. Entretien de l'aire de trafic

## **VII. COMPTES RENDUS D'INCIDENTS ET D'ACCIDENTS**

## **VIII. RÈGLES DE CIRCULATION SUR L'AIRE DE MOUVEMENT**

81. Circulation sur l'aérodrome
82. Règles d'accès aux installations aéronautiques

## **IX. PÉRIL ANIMALIER**

## **X. CONTRÔLE DES OBSTACLES**

## **XI. ENLÈVEMENT DES AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS**

## **XII. DECLENCHEMENT D'ALERTE EN CAS D'ACCIDENT OU INCIDENT AÉRIEN**

## **ANNEXES**

- Annexe 1: Plan des différentes zones de l'aérodrome
- Annexe 2: Information sur l'état et inspection de l'aire de mouvement
- Annexe 3: Procédure d'avitaillement
- Annexe 4: Fiches réflexes accidents/incidents aériens

## **I. PRÉAMBULE**

### **11. Objet du document**

Le présent manuel d'exploitation est destiné à définir les modalités pratiques d'exploitation du terrain de Saint-Pierre d'Oléron. Il précise les règles et procédures qui s'appliquent sur l'aérodrome tant pour les usagers basés que pour les équipages de passage.

Ce document répond aux obligations fixées pour l'exploitation des aérodromes à faible trafic. Il contient les informations relatives à la conformité des installations et des procédures et à la bonne application de ces dernières.

### **12. Avertissement**

Ce manuel d'exploitation est constitué sur la base du modèle mis à disposition par les services de la DGAC, adapté à la réalité des installations et du trafic de l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron. Il intègre les recommandations applicables du guide d'information relatif à l'exploitation des aérodromes publics d'aviation générale.

Le fonctionnement de chaque club et association basés est régi par un règlement intérieur porté à la connaissance de tous leurs membres respectifs lors de leur adhésion. Ce règlement intérieur n'est pas opposable aux règles et procédures définies par le présent manuel d'exploitation.

### **13. Définitions - acronymes**

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

Acronyme	Signification
AIP	Aeronautical information publication
ASDA	Acceleration-stop distance available (distance d'accélération arrêté)
BGTA	Brigade de gendarmerie des transports aériens
CAC	Code de l'aviation civile
CIS	Centre d'intervention et de secours
CCIO	Communauté de communes de l'île d'Oléron
COEX	Comité d'exploitation de l'aérodrome
COS	Commandant des opérations de secours
DSAC	Direction de la Sécurité de l'aviation civile
DSNA	Direction des Services de la navigation aérienne
LDA	Landing distance available (distance disponible à l'atterrissage)
NOTAM	Notice to Airmen (avis aux navigateurs aériens)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PCS	Plan communal de secours
PSA	Plan de servitudes aéronautiques
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SGS/SMS	Système de gestion/management de la sécurité
SIA	Service de l'information aéronautique

SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
STAC	Service technique de l'aviation civile
TODA	Take off distance available (distance utilisable au décollage)
TORA	Take off runway available (distance de roulement utilisable au décollage)
ZA	Zone d'aérodrome
ZVA	Zone voisine d'aérodrome

#### 14. Référentiel

Le référentiel utilisé est le suivant :

- Article L 6331-3 du Code des transports
- Articles R 211-8 à R 211-15 du Code de l'aviation civile (CAC)
- Arrêté du 03 mars 2011 fixant le seuil de trafic prévu dans le Code des transports
- Arrêté du 25 janvier 2011 relatif au plan type de manuel d'aérodrome mentionné à l'article R 211-10 du CAC
- Guide d'élaboration des manuels d'aérodrome de la DGAC
- Modèle DGAC de manuel du système de management de la sécurité (SGS/SMS)
- Guide relatif à la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants d'aérodrome
- Convention L.6321-3 relative à la répartition des droits et obligations concernant l'infrastructure entre l'Etat et la personne dont relève l'aérodrome
- Arrêté préfectoral n° 869 du 20 mai 1983 (en cours de refonte)
- Sous-traité de gestion du 21 décembre 2021
- Protocole d'accord pour la fourniture de données aéronautiques DSNA et LFDP du 01/05/2022
- Arrêté du 23 janvier 1980 relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes
- Circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires.

#### 15. Approbation du document

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
Rédaction	Dominique Boutinaud	Secrétaire général du comité d'exploitation	10/04/2023	
Validation	Rodolphe Auguste	Président du comité d'exploitation	12/04/2023	
Approbation	Michel Parent	Président de la communauté de communes de l'île d'Oléron	20/04/23	



### 18. Déclaration de l'exploitant

Conformément à l'article R 211-10 du Code de l'aviation civile, le présent manuel d'aérodrome est présenté par le président du Comité d'exploitation, tiers-exploitant de l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron.

Il contient tous les renseignements pertinents relatifs à la sécurité de l'aérodrome en ce qui concerne le site, les installations, les services, les équipements, les procédures, l'organisation et l'exploitation 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 mentionné au présent manuel.

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

Signature de l'exploitant

Rodolphe AUGUSTE



## II. Présentation de l'aérodrome

### 21. Nom de l'aérodrome

Aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron

### 22. Adresse et coordonnées de l'exploitant

Adresse postale :	Aérodrome de Bois-Fleury, Route de Saint-Georges d'Oléron - 17310 - Saint-Pierre d'Oléron
Numéro de téléphone (standard)	Président du comité d'exploitation 06 10 18 23 61
Adresse électronique	<a href="mailto:lfdp.coex@gmail.com">lfdp.coex@gmail.com</a>
Adresse du site Internet	néant

### 23. Cadre juridique

Ce document fait référence au sous-traité de gestion de l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron que la Communauté de Communes de l'île d'Oléron a conclu avec le président du Comité d'exploitation (COEX) en date du 21 décembre 2021.

L'aérodrome est classé en catégorie G1: aérodrome ne présentant pas de sensibilité particulière. De simples mesures de précaution et de sensibilisation sont à mettre en œuvre, notamment la nomination d'un référent et des contacts sûreté et le verrouillage des hangars et aéronefs avec une gestion sécurisée des clés (armoires sécurisées).

### 24. Présentation de la structure d'exploitation

Le tiers exploitant met en œuvre une structure d'exploitation qu'il préside.

#### Fonctionnement de la structure d'exploitation

Le tiers exploitant s'appuie sur un comité d'exploitation (COEX), constitué des présidents des clubs et associations usagers de l'aérodrome.

Il est l'unique interlocuteur des autorités administratives de tutelle (CCIO gestionnaire de l'aérodrome - DGAC - BGTA...<sup>1</sup>).

Il est suppléé par un(e) vice-président(e), élu(e) parmi les membres du Comité d'exploitation.

Il a autorité sur un secrétaire général, chargé de coordonner le fonctionnement de la structure, habilité au dialogue fonctionnel avec les référents de la CCIO et de la DGAC.

Le Comité d'exploitation dispose de commissions permanentes et non permanentes chargées des principaux thèmes relatifs à l'exploitation de l'aérodrome et des études afférentes, sous la coordination du secrétaire général.

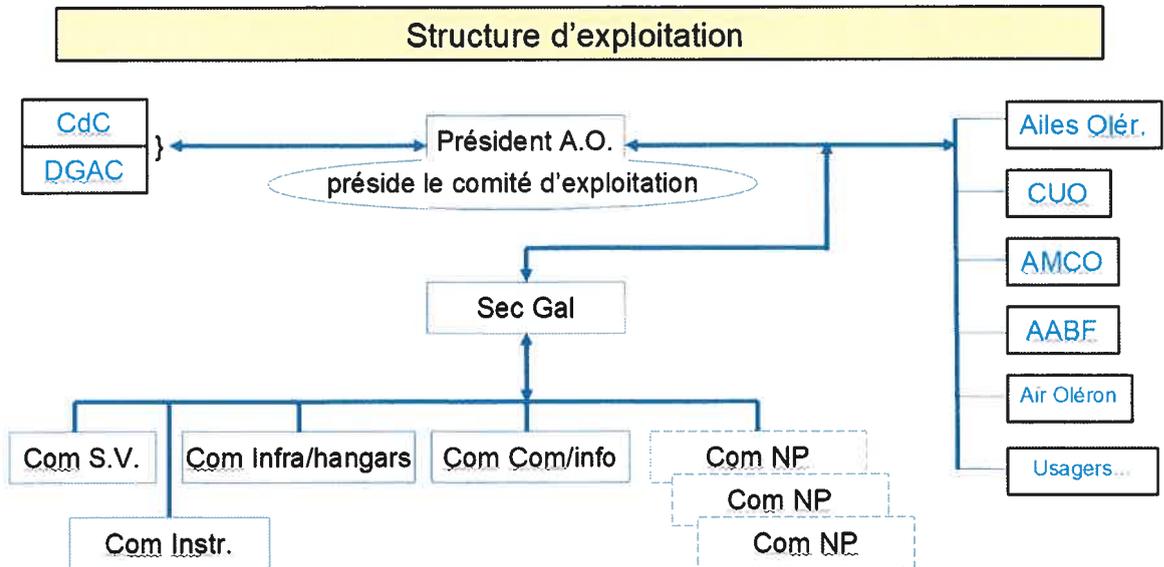
Le Comité d'exploitation est chargé de l'exploitation de l'aérodrome et n'a pas vocation à intervenir dans la gestion interne des clubs et associations basés. Son action se limite à la diffusion de l'information et au contrôle du respect et de la bonne application de la réglementation et des procédures en vigueur aux niveaux national et local.

La liste nominative des membres du Comité d'exploitation et des commissions et la désignation du secrétaire général sont diffusées et mises à jour en tant que de besoin par note sous timbre COEX.

<sup>1</sup> Les présidents des clubs sont les interlocuteurs de leur fédération d'affiliation respective.

Les usagers peuvent saisir le Comité d'exploitation pour toute question d'intérêt commun ou relatif à la sécurité par la voie de ses membres, à savoir les présidents en titre des clubs et associations basés.

### 25. Organigramme fonctionnel de la structure d'exploitation



## III. DESCRIPTIF DE L'AÉRODROME

### 31. Renseignements géographiques de l'aérodrome

Ouvert en 1936, l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron (code OACI: LFDP) est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique (CAP).

Il est situé sur le secteur de Bois-Fleury à 1,5 km au nord-nord-ouest de Saint-Pierre-d'Oléron (Charente-Maritime), en région Nouvelle-Aquitaine.

### 32. Caractéristiques de chaque piste / bande

#### a/Piste 10/28

La piste 10/28 présente les caractéristiques suivantes:

Numérotation de la piste	10	28
Catégorie d'homologation de la piste	A1	A1
Identification de piste	10	28
Orientation magnétique (référence 04/2022)	097	277
Longueur (mètres)	1011	1011
Largeur (mètres)	50	50
Coordonnées de l'extrémité de piste	Lat: 45 57 30 N Long: 001 19 04 W	Lat : 45 57 26 N Long: 001 18 18 W
Altitude de l'extrémité de piste (pieds)	22	9
Distance du seuil décalé (mètres)	75 m	145 m

Altitude du seuil décalé (pieds)	21	11
Pente transversale moyenne	2%	2%
Pente longitudinale moyenne	0,15 %	0,15 %
TODA (mètres)	1011	1011
ASDA (mètres)	1011	1011
LDA (mètres)	936	866

### b/ Bande ULM 10/28

La bande ULM 10/28 présente les caractéristiques suivantes :

Numérotation de la bande	10	28
Catégories d'homologation de la piste	non homologuée	non homologuée
Identification de piste	10 ULM	28 ULM
Orientation magnétique	097	277
Longueur (mètres)	520	520
Largeur (mètres)	20	20
Coordonnées de l'extrémité de piste	Lat : 45 57 31 N Long : 001 18 53 W	Lat : 45 57 29 N Long : 001 18 30 W
Altitude de l'extrémité de piste (mètres)	4,5	3
TODA (mètres)	520	520
LDA (mètres)	520	520

### 33. Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic

Un unique taxiway revêtu, positionné au nord en extrémité de piste 28, au droit de la soute à carburant, donne accès à la voie principale de circulation non revêtue (voir plan des installations).

L'autre partie de l'aire de trafic est constituée :

- des parkings revêtus desservant les hangars A à J et le poste d'avitaillement en carburant
- des postes de stationnement disposés sur l'aire non revêtue comprise entre les parkings et la voie de circulation ULM.

### 34. Aéronefs les plus contraignants

Par décision d'homologation, les aéronefs les plus contraignants doivent répondre aux limitations suivantes:

- La distance nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère standard, en air calme et avec une piste de pente nulle comme l'indique le manuel de vol de l'aéronef, **est inférieure à 800 mètres.**

- L'envergure est inférieure à 15 mètres, la largeur hors tout du train principal est inférieure à 4,5 mètres (avions).

### 35. Aides à la navigation aérienne et points connexes

#### a/ Aides à la navigation aérienne

L'aérodrome ne dispose pas d'aides radioélectriques à la navigation aérienne.

#### b/ Itinéraires normalisés de circulation au sol

A partir de la sortie des hangars ou du parking en herbe, les aéronefs empruntent la voie de circulation revêtue jusqu'au point d'attente 10. Depuis le point d'attente 10, pour joindre le seuil 28 ils empruntent la voie de circulation en herbe parallèle à la piste 10/28.

La piste 10/28 est dotée de points d'attente situés avant les seuils de piste 10 et 28. Ces points d'attente sont indiqués par des panneaux d'obligation.

Les ULM utilisant la bande ULM 10/28, empruntent la voie de circulation située au nord de la bande ULM, dotée de deux panneaux d'obligation respectivement aux seuils 10 et 28.

#### c/ Balisage

Le dispositif normé de balisage en tant qu'aide visuelle comprend :

- Le balisage par marques
- Les balises
- Les panneaux de signalisation (panneaux d'obligation et d'indication).

### 36. Services de sécurité et de sauvetage

Le classement de l'aérodrome en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) est le niveau 1. Cette information est mentionnée sur la carte de l'AIP AD2.

Au niveau 1 de protection, seule existe l'exigence d'un agent extincteur complémentaire (poudre chimique). A cet effet, la CCIO (gestionnaire de l'aérodrome) met à disposition des usagers sur l'aire de trafic un extincteur (au minimum) de 50 kg de poudre polyvalente utilisable sur des feux de classes A, B et C. Cette poudre est destinée à être projetée pour combattre le feu en attendant l'arrivée des moyens spécialisés. L'emplacement de l'extincteur doit être clairement indiqué et connu des usagers.

L'absence de pompiers d'aérodrome et de véhicule spécialisé implique de faire appel aux pompiers du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS 17).

Le centre d'incendie et de secours (CIS) le plus proche de l'aérodrome est celui de Saint-Pierre.

Le SDIS détient un document descriptif des points et itinéraires d'accès à l'ensemble des installations, bâtiments et parcelles de l'aérodrome ainsi qu'aux stations d'avitaillement en carburant.

Pour les parcelles situées en zone réservée (non accessible aux personnes non habilitées) et affectées par autorisation d'occupation temporaire (AOT) à des usagers (associations, propriétaires privés...), le COEX, en concertation avec ces derniers, établit les consignes en cas d'accident et d'incendie.

La mise en place des moyens de protection et de lutte contre le feu reste à la charge du gestionnaire.

Si un aéronef ou toute personne ou véhicule circulant sur l'aire de mouvement est accidenté ou qu'un incendie y survient, et par extension pour tout accident ou incendie survenant dans le périmètre de l'aérodrome, l'alerte est donnée par le premier témoin de l'événement, en application des fiches réflexes accident/incident mises en place.

La zone d'aérodrome (ZA) comprend les éléments de l'emprise domaniale de l'aérodrome ainsi que les aires d'approches finales, jusqu'à une distance de 1 200 mètres au maximum du seuil des pistes.

La zone voisine d'aérodrome (ZVA) comprend les éléments situés hors de la zone d'aérodrome, mais à une distance telle que l'action des moyens d'intervention peut utilement être envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances de ces moyens. Cette zone est définie conjointement avec les services spécialisés.

L'exploitant d'aérodrome établit et tient à jour une carte à quadrillage de la ZA et de la ZVA précisant les issues et cheminements à utiliser par les moyens du centre de secours voisin. La carte en vigueur doit être disponible dans les locaux et hangars et au niveau du centre de secours.

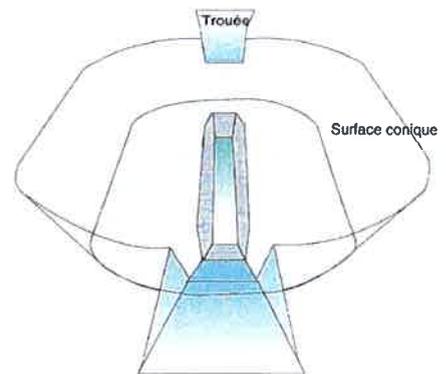
### 37. Dégagements de l'aérodrome

La vérification des surfaces de dégagement aéronautique fait l'objet d'une étude en application de l'arrêté du 10 juillet 2006, en tenant compte du code de référence de la piste et de son mode d'exploitation (à vue, de jour uniquement).

Un relevé de géomètre est effectué au minimum tous les cinq ans afin de déterminer si certains obstacles sont de nature à percer les surfaces déterminées.

En outre, le plan de servitudes aéronautiques (PSA<sup>2</sup>) limite en hauteur les constructions existantes ou à venir et fait obligation de baliser les obstacles gênant la navigation aérienne.

Dans l'hypothèse où un obstacle situé à l'extérieur de l'emprise aéroportuaire perce les surfaces de dégagement aéronautique, le tiers exploitant prévient, pour limiter les risques pour les opérations aériennes, la CCIO en charge du PSA et informe le SNA et la DSAC-IR. Lorsque cet obstacle est situé dans l'emprise aéroportuaire, il met en œuvre des mesures compensatrices afin de limiter les risques pour les opérations aériennes dans l'attente de suppression effective.



### 38. Dates et références des différentes décisions d'homologation des pistes et type d'exploitation

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

#### a/ Piste 10/28

La décision d'homologation de la piste 10/28 est acquise sous le n° 82 D/DSAC.SO du 26 août 2016 et ses modificatifs.

#### b/Bande 10/28 ULM

La bande utilisée par les ULM n'est pas homologable et ne fait donc pas l'objet d'un document afférent.

### 39. Plans des différentes zones de l'aérodrome

Le plan faisant apparaître l'enceinte de l'aérodrome et ses différentes zones, les limites entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre est fourni en annexe 1.

2. Le PSA est un document d'urbanisme existant pour chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, opposable aux tiers, et il est intégré dans les documents d'urbanisme dont les PLU.

**3.10 Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'autorité compétente**  
Sans objet à la date de rédaction du présent manuel.

## **IV. TÂCHES ET MOYENS PRIS EN CHARGE PAR L'EXPLOITANT POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DE L'AÉRODROME**

### **41. Fourniture et suivi de l'information aéronautique**

#### **a/ Organisation**

La fourniture des données aéronautiques fait l'objet d'un protocole entre l'exploitant de l'aérodrome et la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) en date du 01/05/2022. 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.

La fourniture de l'information aéronautique respecte le processus suivant :

La Commission de sécurité :

- collecte les informations à transmettre au Service d'information aéronautique (SIA)
- 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 la navigation 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 par l'agent en charge des inspections de piste à la commission de sécurité).

D'une façon générale, l'agent d'exploitation de la CCIO et les usagers de l'aérodrome, transmettent à la Commission Sécurité l'ensemble des informations à caractère immédiat et pouvant influencer sur la circulation des aéronefs dès qu'ils en ont connaissance (péril animalier, travaux, moyens de lutte contre l'incendie...).

#### **b/ Procédure de demande d'édition de NOTAM**

- Un référent Notam est désigné (secrétaire général).
- Le référent désigne parmi les membres de la commission sécurité, les informateurs aéronautiques afin de valider leur légitimité auprès du SNA.
- Les membres habilités effectuent les demandes d'émission des Notam en application de la procédure définie par le SNA, conformément au protocole mentionné supra.

Le référent Notam et les informateurs aéronautiques sont habilités par décision du COEX.

### **42. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale**

#### **a/ Clôture de l'aérodrome**

L'aérodrome est partiellement doté de clôtures et de portails verrouillés. Un chemin de ronde permet la visite des clôtures.

Une visite de contrôle est effectuée par un agent d'exploitation du gestionnaire de l'aérodrome, 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.).

L'agent en charge de la visite d'inspection relève les défauts au niveau de la clôture et procède immédiatement à un colmatage de la brèche par des moyens provisoires et/ou à la fermeture du portail concerné et si nécessaire programme les réparations.

Il mentionne ses observations dans le cahier des visites.

#### **b/ Accès autorisés à la zone réservée**

Indépendamment des membres ou personnels des clubs et associations usagers de l'aérodrome, les intervenants extérieurs suivants ont accès à la zone réservée :

- intervenant TOTAL, pour la livraison de carburant. Son accès est toujours réalisé sous la responsabilité de l'agent d'exploitation du gestionnaire
- les services de police, services de secours et d'entretien (du gestionnaire)
- les usagers de passage accompagnés d'une personne habilitée (membre d'équipage et/ou membre d'un club ou association de l'aérodrome)
- le personnel d'entreprises habilitées ou accompagné par un personnel habilité ayant une mission temporaire sur le site.

Ces intervenants accèdent directement à la zone réservée par l'accès de l'enceinte prévue à cet effet.

#### **c/ Mesures de sûreté<sup>3</sup>**

En tant qu'aérodrome secondaire classé en catégorie G1, l'aérodrome de Saint-Pierre est considéré comme ne présentant pas de sensibilité particulière.

Les mesures suivantes s'appliquent :

- Nomination par le préfet du département d'un référent sûreté en la personne du président du COEX. Il est l'interlocuteur privilégié des services de l'Etat pour toutes les questions relatives à la sûreté de l'aérodrome, chargé de promouvoir la sûreté et de contribuer à sa mise en œuvre auprès des utilisateurs de la plateforme.
- Les hangars dépendant de l'aérodrome sont verrouillés par un dispositif de fermeture dissuasif.
- Chaque utilisateur ou propriétaire d'un aéronef, basé ou non sur la plateforme, devra veiller à la fermeture de l'appareil (clés ou dispositif antivol) mais l'appareil devra rester non freiné dans les hangars.
- Les clés des hangars et des aéronefs devront être mises en sécurité (l'utilisation d'armoires à clés sécurisées doit être systématiquement recherchée).
- Chaque personne morale ou physique utilisatrice des bâtiments ou hangars se porte garante d'une utilisation conforme aux règles en vigueur, notamment en matière de sécurité et de sûreté. Selon l'évolution de la situation en matière de sûreté, des contacts sûreté pourront être identifiés au sein des entités utilisatrices.

### **43. Plans d'urgence de l'aérodrome**

Ce paragraphe s'appuie essentiellement sur la 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 (mise à jour du 02/03/2013).

---

3. Circulaire du 6 Avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires.

Dans le but de faire face à une urgence de nature aéronautique, l'exploitant a établi des fiches réflexes accident/incident (cf. annexe 4) qui mentionnent les mesures immédiates et les services ou correspondants à alerter et informer.

Les exercices spécifiques et/ou les vérifications sont effectués périodiquement à l'initiative de l'exploitant.

Pour les cas n'entrant pas dans le cadre des urgences aéronautiques, l'emprise de l'aérodrome est incluse dans le périmètre du plan communal de sauvegarde. A noter qu'à date de rédaction du présent manuel, le plan communal de secours (PCS) ne prend pas en compte le cas de l'aérodrome.

Les moyens mis en œuvre sont conformes aux modalités mentionnées au chapitre III § 36.

Le classement de l'aérodrome ne justifie pas la rédaction d'un plan de secours spécialisé.

Il y a lieu de distinguer deux cas :

- Celui où l'accident a lieu sur l'aérodrome à l'intérieur de ses limites domaniales et de ses dépendances, ou dans ses aires d'approche finale jusqu'à une distance de 1000 mètres au moins du seuil de piste, cette zone étant désignée Zone d'Aérodrome ou ZA,
- Celui où l'accident a lieu hors de l'aérodrome dans la zone dite Zone Voisine d'Aérodrome ou ZVA, définie d'un commun accord par l'autorité aéronautique compétente et le préfet du département.

En cas d'accident constaté dans la ZA ou la ZVA<sup>4</sup> par un témoin, l'autorité responsable de l'aérodrome (gestionnaire/exploitant) alerte le préfet qui, en fonction des renseignements fournis, décide du déclenchement des mesures jugées nécessaires. Elle alerte également le préfet lorsqu'un aéronef a donné lieu au déclenchement des phases d'urgence ALERFA ou DETRESFA (aéronef considéré en état d'urgence ou de détresse et susceptible de concerner la ZVA) sans attendre la localisation de l'accident.

Dans l'enchaînement logique des opérations de secours, les suivantes sont considérées comme essentielles :

- alerte et localisation de l'accident,
- gestion de l'activité aéronautique,
- premières mesures de sauvegarde,
- assistance aux personnes et lutte contre l'incendie,
- information des autorités, des familles, de la population,
- police et surveillance autour du lieu de l'accident,
- maintien de l'ordre, régulation routière, enquêtes technique et judiciaire,
- identification des victimes,
- dégagement et remise en état si nécessaire de la piste d'atterrissage ou d'envol (en liaison avec les services d'enquêtes technique et judiciaire).

Quelles que soient l'importance de l'aérodrome, la nature et l'ampleur de l'accident, le commandant des opérations de secours assure l'ensemble des phases d'opérations de secours, d'information et d'exploitation. Ce commandement appartient au directeur départemental des services d'incendie et de secours, ou en son absence à l'officier de sapeurs-pompiers le plus élevé en grade présent sur les lieux.

---

<sup>4</sup> La limite ZA-ZVA est déterminée en fonction de la topographie, du milieu urbain et rural, des voies de communications et donc de la rapidité d'intervention des moyens de secours.

L'exploitant d'aérodrome reste responsable de la sécurité de la circulation aérienne sur l'aérodrome et de sa compatibilité avec les mesures de secours mises en œuvre.

Pour cela il reste en liaison avec le commandant des opérations de secours dont il est le conseiller technique pour toutes les opérations liées à l'activité de l'aérodrome et pouvant avoir des répercussions sur le déroulement des secours (soutien technique et logistique, mise à disposition de locaux...).

Les exercices à prévoir sont ceux qui répondent à un objectif limité aux besoins d'un élément intervenant : personnel, matériel, procédures, ou à la nécessité de tester le déroulement de l'une des phases opérationnelles de secours.

En fonction des critères définis pour l'exercice, le gestionnaire de l'aérodrome, sur proposition de l'exploitant et en concertation avec les services ou organismes impliqués, décide la date des exercices, définit leur localisation (ZA - ZVA).

Les exercices visent quatre objectifs :

- Lier les actions respectives des divers services intervenants en vue d'un déroulement optimal des opérations,
- Permettre, grâce au retour d'expérience acquis lors des exercices de s'assurer que l'organisation des secours dispose des services et des moyens appropriés destinés à répondre à la nature d'une situation d'urgence,
- Répertorier et mettre à jour les consignes, adresses et procédures d'appel des différents éléments intervenants, des organismes concernés et des autorités,
- Enfin, informer les familles, les populations et les médias.

**Un plan pourra être établi sous forme de fiches facilement utilisables par les différents acteurs et permettant une mise à jour aisée.**

#### **44. Mesures de sauvetage et de lutte contre l'incendie**

##### **a/ Mesures de protection contre l'incendie des aéronefs**

Comme indiqué au chapitre III §36, l'exploitant ne dispose pas intrinsèquement d'un service de secours et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) et fait appel en cas d'occurrence aux moyens des sapeurs-pompiers de Saint-Pierre d'Oléron.

Dans ce contexte, il s'astreint d'une part à mettre en place, en coordination avec le gestionnaire de l'aérodrome (CCIO), les moyens de lutte réglementaires destinés aux secours immédiats, d'autre part à instituer et entretenir un dialogue régulier avec les services de secours locaux, en particulier par le biais d'audits et d'exercices d'alerte et d'incendie.

##### **b/ Mesures de protection contre l'incendie des bâtiments et des installations**

Les mesures d'interdiction suivantes s'appliquent en tous lieux et plus spécifiquement dans les hangars pour aéronefs :

- apporter des modifications à toute installation électrique
- conserver des chiffons gras ou des déchets inflammables dans des récipients combustibles et non munis de couvercles adéquats ou ayant contenu des produits combustibles
- constituer des dépôts de produits ou de liquides inflammables tels qu'essence, benzine, supérieurs à 3 litres par occupant. Tous ces produits doivent être enfermés dans des bidons à l'intérieur d'armoires métalliques
- fumer ou faire usage de briquet ou d'allumettes, en particulier dans les locaux où sont manipulées des matières inflammables.

En outre, les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides, devront être évacués dans les meilleurs délais.

### **c/ Équipements**

Indépendamment des moyens de lutte en place dans les locaux non aéronautiques, chaque hangar est équipé de deux ou trois extincteurs. Le nombre est déterminé par la réglementation sur le conseil des pompiers.

Au minimum, un extincteur mobile à poudre de 50 kg est disponible sur l'aire de trafic et un extincteur à poudre dédié à la zone de ravitaillement carburant.

Les marchandises et objets entreposés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, ateliers, hangars, etc., doivent être rangés avec soin de telle sorte qu'ils n'entravent pas la circulation et ne constituent pas un obstacle à la reconnaissance et à l'attaque d'un foyer d'incendie.

### **d/ Actions individuelles d'alerte**

En cas de besoin, l'agent d'exploitation ou la personne qui constate un incendie appelle les pompiers (18 ou 112). Le numéro de téléphone est affiché sur chaque porte de hangar.

Dans la mesure du possible et de ses compétences, la personne témoin met en œuvre les moyens de lutte immédiate.

### **e/ Permis de feu**

Il est interdit d'allumer des feux à flamme nue, d'utiliser des appareils à flamme nue tels que des lampes à souder, chalumeaux etc... ou d'entreprendre dans les lieux de stockage de carburant ou de matières inflammables ou sur l'aire de mouvement et les aires opérationnelles, une activité de nature à créer un risque d'incendie, sans l'accord préalable de l'exploitant d'aérodrome qui délivre, le cas échéant, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

### **f/ Modalités d'intervention sur l'aérodrome**

Les modalités d'intervention sur l'aérodrome, en cas d'événement nécessitant l'intervention des secours extérieurs, sont les suivantes :

- |                  |  |
|------------------|--|
| 1 – Organisation | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Affichage de la fiche réflexe</li> <li>b. Établissement d'un plan d'intervention</li> <li>c. Information des usagers sur les modalités en place</li> </ul>   |
| 2 – Moyens       | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Mise à disposition des usagers d'un extincteur à poudre de 50 kg dédié à l'intervention sur feux d'aéronefs</li> </ul>   |
| 3 – Procédure    | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Donner l'alerte</li> <li>b. Sécuriser la piste <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>er</sup> temps : information sur la fréquence du terrain</li> <li>- 2<sup>ème</sup> temps : sécurisation matérielle (zone de protection)</li> </ul> </li> <li>c. Assurer le guidage des secours</li> </ul> |

### **45. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement**

L'inspection visuelle de l'aire de mouvement est effectuée suivant les dispositions précisées dans l'annexe n°2 « Information sur l'état et inspection de l'aire de mouvement ».

L'exploitant d'aérodrome est en charge de la surveillance de l'aire de mouvement. Il fait effectuer des inspections régulières de l'aire de mouvement et des installations associées.

Il établit un programme d'inspections adapté au trafic prévu sur l'aérodrome qui comprend des inspections quotidiennes et hebdomadaires destinées à vérifier l'état opérationnel de l'aire de mouvement. Les inspections sont réalisées par l'agent d'exploitation du gestionnaire, sous le contrôle de l'exploitant.

L'exploitant s'assure que le personnel qui effectue les inspections est formé de manière adéquate par rapport aux tâches qui lui sont confiées.

En cas d'anomalie détectée lors de l'inspection, l'information est soit transmise à l'exploitant qui en avise le gestionnaire, soit corrigée directement par l'agent d'exploitation effectuant l'inspection.

Lorsque l'état de surface de la piste et/ou de la bande ULM ne permet plus la réalisation des opérations en toute sécurité, l'exploitant communique les informations à sa disposition aux organismes des services de la circulation aérienne. Cette situation est signalée aux usagers par la voie de l'information aéronautique (Notam). L'exploitant s'assure à tout moment que l'information aéronautique reste valide.

#### **46. Entretien de l'aire de mouvement**

L'entretien courant de l'aire de mouvement de l'aérodrome est réalisé conformément aux besoins évalués. Les travaux de fauchage de l'aire de mouvement sont effectués avant que la végétation ne soit susceptible d'engager la sécurité des aéronefs et ne cache les marques ou le balisage.

Son suivi est assuré par l'agent d'exploitation du gestionnaire en étroite liaison avec le représentant de l'exploitant (commission chargée de l'infrastructure), notamment pour la bonne diffusion de l'information aéronautique.

Il porte sur les points suivants :

- fauchage des bandes de piste et voies de circulation
- état des chaussées aéronautiques
- état des bandes de piste
- état des dégagements de l'aérodrome
- propreté de l'aire de mouvement
- réseau d'écoulement des eaux de pluie.

Les travaux de roulage et de compactage des aires non revêtues sont effectués tous les deux ans à la charge du gestionnaire, sauf nécessité intermédiaire.

La vérification de l'état du balisage diurne est effectuée tous les ans.

Ces travaux de maintenance sont enregistrés sur la main courante "inspection plateforme", indiquant la date, les références de l'inspection et ses conclusions.

Si à la suite de ces inspections, une action est à envisager, une fiche devra être éditée et adressée au gestionnaire par l'exploitant.

Un programme annuel révisable est établi pour l'ensemble des actions à réaliser dans l'année.

## V. MAINTENANCE DES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS

### 51. Propreté de l'aire de mouvement

L'abandon de tout objet de quelque nature que ce soit est interdit sur l'aire de mouvement. Le transport de tout objet est sécurisé pour éviter qu'il ne tombe sur l'aire de mouvement et ne présente un danger pour les aéronefs. Toute personne circulant sur l'aire de mouvement est tenue de ramasser et d'évacuer tout objet pouvant présenter un danger pour la circulation des aéronefs.

### 52. Dépôt et enlèvement des déchets et de matières de décharge

Tout dépôt de déchets ou de matière de décharge est interdit sur l'aérodrome en dehors des emplacements prévus à cet effet. Les déchets domestiques sont obligatoirement mis dans des conteneurs, leur enlèvement et leur élimination doivent être compatibles avec la santé, la salubrité et l'environnement.

Les matières présentant un danger particulier seront séparées et feront l'objet d'un traitement spécifique selon les instructions données.

### 53. Nettoyage des aéronefs

Le nettoyage des aéronefs est exclusivement effectué à l'eau claire. Si des produits d'entretien sont utilisés les eaux de lavage sont collectées indépendamment du réseau des eaux pluviales.

Les eaux résiduaires doivent être collectées et traitées. Tout rejet dans les réseaux d'eaux pluviales ou pouvant aboutir dans ceux-ci est interdit.

La vidange du trop-plein des aéronefs ou des produits usagés n'est autorisée que dans les contenants destinés à cet effet.

### 54. Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence (plan neige, pluies abondantes...)

En cas d'intempéries (pluies, neige) mettant en cause la sécurité des aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome, l'exploitant prend la décision de restreindre ou interdire l'accès à l'aérodrome. En pareil cas, il déclenche l'édition d'un NOTAM à cette fin.

### 55. Systèmes d'aides visuelles de l'aérodrome

Il n'existe pas de système d'aide électrique ou radioélectrique à la navigation sur l'aérodrome.

Seuls sont utilisés les systèmes visuels au sol. La manche à air permet de visualiser la direction du vent et d'en estimer la force.

Un lot de matériel de signalisation permet de disposer des croix blanches d'interdiction d'atterrissage.

### 56. Sécurité des travaux sur l'aérodrome

Les travaux sur la plate-forme concernant l'aire de mouvement, sa proximité (piste, voie de circulation, aire de trafic) ou ses surfaces de dégagement, entraînant une restriction ou une interdiction d'utilisation d'une partie ou de la totalité de l'aire (régénération des surfaces gazonnées, roulage, compactage, drainage, travaux sur le balisage etc...) font l'objet au préalable d'une information à l'autorité de surveillance (DSAC-SO) et peuvent faire l'objet d'une procédure spécifique qui lui sera communiquée.

Lorsqu'elle est éditée, cette procédure vise à encadrer les travaux, leur programmation, la remise en service des infrastructures concernées, en passant par leur réalisation. Elle prend en compte la coordination et la diffusion de l'information aux organismes concernés, y compris les mesures de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant les travaux.

Les travaux d'investissements ou de grosses réparations seront programmés et feront l'objet au préalable d'une communication à l'autorité de surveillance.

Les travaux réalisés sur l'aérodrome sont suivis par le service technique du gestionnaire qui assure la coordination préalable, la programmation, le suivi et la mise en service si nécessaire.

Les différents aspects de la sécurité des travaux sont décrits dans une fiche de procédure établie avant le démarrage de ces derniers en coordination avec l'exploitant, faisant mention des mesures à respecter pour assurer la sécurité des biens et des personnes lors des travaux.

Cette fiche fera état notamment de l'état de veille de la fréquence d'auto-information, de la publication de NOTAM, du positionnement des matériaux et des véhicules, des consignes à respecter chaque jour à l'ouverture et à la fermeture du chantier.

#### **a/ Programmation des travaux**

Cette phase de programmation comprend les actions suivantes, pilotées par le service technique du gestionnaire :

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

#### **b/ Coordination entre les acteurs impliqués**

Les acteurs à associer à la programmation dépendent de la nature des travaux à réaliser.

Au minimum, sont associés à la programmation des travaux les usagers de l'aérodrome représentés au sein du comité d'exploitation, les organismes de la circulation aérienne en fonction de l'impact que les travaux peuvent avoir sur l'activité aéronautique.

L'établissement des études d'impact sur la sécurité aéroportuaire est réalisé conformément au formulaire fourni par la DGAC, auquel 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 réalisés après les premières actions de coordination avec les acteurs impliqués et la production de l'étude d'impact afin que le cahier des charges intègre les contraintes issues de ces deux actions.

Tous les travaux affectant l'infrastructure aéronautique font l'objet d'une étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire.

#### **c/ Suivi des travaux**

Pendant la phase de réalisation, l'exploitant assure les missions suivantes :

- Vérification que le chantier est correctement balisé et réalisé conformément au cahier des charges
- Information aéronautique relative aux travaux réalisés à jour et conforme
- Moyens en réduction de risque définis dans l'étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire (en coordination avec les acteurs impliqués).

L'ensemble des constats faits dans le cadre des travaux est joint 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.

#### **d/ Mise en service des infrastructures, équipements et services suite aux travaux**

A l'achèvement des travaux, le gestionnaire et l'exploitant sont conjointement responsables de la réception des travaux et de la vérification de la conformité au cahier des charges et aux attentes.

##### **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.

## **VI. GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

L'exploitant d'aérodrome gère l'aire de trafic à partir de la ligne de séparation avec l'aire de manœuvre et assure la mise à disposition des parkings pour les aéronefs de passage.

L'aérodrome est doté des parkings suivants :

- parking central en herbe en deux parties (aéronefs de passage prioritairement)
  - parking en herbe côté ouest (appareils de l'aéroclub -Ailes Oléronaises- prioritairement)
  - parkings revêtus devant les hangars (autres aéronefs basés).
- Les hélicoptères de passage stationnent sur l'aire en herbe située à l'ouest de la manche à air.

La surveillance de l'aire de trafic est sous la responsabilité de l'exploitant qui s'assure du respect de la réglementation et des consignes locales par les usagers.

Les aéronefs se déplacent sur la plateforme en fonction de leurs nécessités propres, conformément aux consignes publiées.

### **61. Sécurité sur l'aire de trafic**

L'exploitant s'assure que 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 autres aéronefs, les chemins de circulation piétons et les voies de service.

### **62. Zones d'avitaillement et périmètre de sécurité**

L'aérodrome dispose :

- d'une station d'infrastructure (avec soute enterrée) d'avitaillement en carburant 100 LL d'une capacité de 15 000 litres, opérée en libre-service ;
- d'une citerne métallique mobile aux normes OTAN pour les ULM, installée sous un abri spécifique à proximité immédiate du club ULM.

Ces stations font l'objet des mesures prises dans le cadre de la gestion des matières dangereuses.

Le périmètre de sécurité délimite la zone dangereuse se trouvant aux environs immédiats de l'avion celui-ci étant stationné en position normale d'avitaillement.

Cette zone est comprise à l'intérieur d'une courbe enveloppant extérieurement, à une distance de trois mètres minimum, la cuve enterrée. Elle est matérialisée par des bandes jaunes au sol.

Un principe similaire est appliqué pour la zone de ravitaillement en carburant SP 98 au profit des ULM.

### 63. Entretien de l'aire de trafic

Le fauchage, nettoyage et balayage de l'aire de trafic sont assurés par l'agent d'exploitation du gestionnaire avec les moyens adaptés à la surface à traiter. Le personnel travaillant sur l'aire de trafic est équipé de gilets haute visibilité. Une sensibilisation à la sécurité est délivrée aux agents amenés à intervenir sur l'aire de trafic.

L'entretien est réalisé à l'initiative de l'agent d'exploitation du gestionnaire ou à la demande, après constat d'une nécessité, de la part des commissions relevant du comité d'exploitation (sécurité et/ou infrastructure) et au minimum sur un rythme mensuel pour les parties revêtues de l'aire de trafic.

Les résultats des inspections de l'aire de trafic sont consignés dans le cahier de marche de l'exploitant (agent d'exploitation du gestionnaire) comme prévu dans le cadre des inspections quotidiennes de l'aire de mouvement.

## VII. COMPTES-RENDUS D'INCIDENTS ET ACCIDENTS

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.

Le Système de gestion de la sécurité (SGS) doit établir un climat de confiance entre les usagers de l'aérodrome. Le SGS traite de l'exploitation des retours d'expérience (REX et CRESAG) rapportés spontanément par les usagers dans un esprit de garantie de la culture juste et de la confidentialité du traitement dont ils font l'objet.

La publication UE n° 376/2014 diffusée par DSAC/MEAS/AG permet de connaître les modalités du report d'évènement.

Il est rappelé que tout évènement survenu dans le cadre d'un aéroclub fédéral doit être reporté dans un premier temps dans le cadre du retour d'expérience du club. **Le partage de l'expérience est essentiel pour la sécurité des vols.**

En outre, les types d'évènement suivants doivent obligatoirement faire l'objet d'un compte rendu, dans un délai de 72 h :

- perte de contrôle involontaire
- vol involontaire en conditions IMC
- non-respect de l'espace aérien
- sorties de piste .....

La liste exhaustive des évènements dont la déclaration est obligatoire figure en annexe 5 au règlement UE 2015/1018

## VIII. RÈGLES DE CIRCULATION SUR L'AIRES DE MOUVEMENT

### 81. Circulation sur l'aérodrome

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

En outre, le sous-traité de gestion précise les règles et les contraintes qui s'appliquent aux usagers.

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.

L'accès aux parking visiteurs pour les véhicules terrestres est ouvert au public. Cependant, le passage pour les véhicules de sécurité et/ou de police doit rester accessible en toutes circonstances.

## **82. Règles d'accès aux installations aéronautiques**

### **a/ Accès aux hangars**

L'accès dans les hangars est possible aux personnes autorisées par le gestionnaire ou l'exploitant. Il est réservé aux personnes possédant un contrat, une convention ou une autorisation d'occupation temporaire (AOT, bail emphytéotique) et leurs invités, placés en permanence sous la responsabilité de l'hôte, et aux entreprises de maintenance ou toute personne spécialement autorisée.

### **b/ Règles de circulation des piétons et animaux**

L'accès à l'aire de mouvement est strictement réservé aux membres d'équipage des aéronefs et aux passagers accompagnés par l'un de ces derniers, aux personnes en charge de la surveillance et de l'entretien des espaces considérés et aux agents de l'État dans l'exercice de leurs fonctions (Douanes, Police, Gendarmerie, Protection civile...).

Toute autre personne doit disposer d'une autorisation de pénétrer dans ces espaces, délivrée par l'exploitant.

Les animaux de compagnie sont obligatoirement tenus en laisse ou transportés dans une cage ou un panier prévu à cet effet.

### **c/ Règles de circulation et de stationnement des véhicules terrestres**

La circulation des véhicules terrestres est autorisée sur l'aire de trafic, uniquement dans le cadre de la mise en place d'une personne à mobilité réduite ou du transport de charges dont le poids ou l'encombrement le justifie. La circulation dans ces conditions, sera limitée au strict minimum et exclut le stationnement prolongé sur les parkings aéronautiques et à proximité ou à l'intérieur des hangars. Les véhicules circulant sur l'aire de trafic rouleront avec les feux d'alerte (warning) allumés.

La vitesse ne doit en aucun cas être supérieure à 30 km/h, exception faite des véhicules de secours d'urgence. Aucun véhicule ne doit être laissé sans surveillance sur l'aire de mouvement.

Chacun doit assurer la fermeture correcte des accès pour éviter toute intrusion non contrôlée.

Dans tous les autres cas, les véhicules stationnent aux emplacements réservés à cet effet. Toute infraction constatée pourra entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation d'accès sur la zone de l'aérodrome.

Sur l'aire de manœuvre, seuls les véhicules mis en œuvre par l'agent délégué de la Communauté de Communes, équipés des moyens de signalisation adaptés, sont autorisés à circuler, sous la responsabilité de ce dernier.

Les véhicules amenés à circuler sur l'aire de manœuvre sont équipés de feux jaunes et d'un moyen radio permettant le contact sur la fréquence d'auto information.

Des autorisations temporaires peuvent être accordées pour la circulation sur l'aire de mouvement, le véhicule doit être équipé des moyens nécessaires (radio et feux à éclat).

Toute autre nécessité de laisser pénétrer un véhicule dans cette zone, à l'exception des véhicules de secours d'urgence, fera l'objet d'une autorisation à délivrer par l'exploitant.

## **IX. PÉRIL ANIMALIER**

En l'absence d'un service dédié à la lutte contre le péril animalier, l'action préventive recouvre deux volets distincts :

- contre le péril aviaire : une action préventive relative au dépôt et à l'enlèvement des ordures, des déchets et des matières de décharge pouvant attirer des oiseaux.

- contre le péril des animaux terrestres (sangliers en particulier) : un accord entre le gestionnaire et la société de chasse permet de disposer d'une clôture partielle en périphérie du domaine, destinée à minimiser la pénétration et les dégradations faites par ces animaux.

## **X. CONTRÔLE DES OBSTACLES**

La surveillance des obstacles incombe à l'exploitant par le biais de la commission infrastructure. 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.

### **a/ 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 sur un rythme annuel. Ces visites de contrôle permettent notamment la surveillance de la végétation, et peuvent conduire à ordonner sa taille le cas échéant.

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).

### **b/ 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, l'exploitant en avise dès que possible les services de l'aviation civile territorialement compétents.

## **XI. ENLÈVEMENT DES AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS**

Les aéronefs accidentellement immobilisés peuvent être traités de deux manières :

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

Dans tous les cas, l'exploitant s'assure que les autorisations requises ont bien été obtenues et que l'intervention se fait dans le respect des règles de sécurité en vigueur. En outre, il détermine la compatibilité (ou pas) entre l'exploitation de l'aérodrome et l'opération d'évacuation.

En fonction des besoins, une information aéronautique est publiée à sa demande.

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

- 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 BGTA, la DSAC, de l'enquêteur de première information et des autorités judiciaires en cas d'enquête. Si des mesures particulières doivent être prises, elles doivent être indiquées par les organismes précités.

La liste des entreprises susceptibles d'être sollicitées pour intervenir est détenue par l'exploitant ou communiquée par le propriétaire de l'aéronef. Les modalités d'intervention sur l'aire de mouvement sont rappelées en tant que de besoin à l'entreprise chargée de l'enlèvement.

L'exploitant de l'aérodrome est présent (ou représenté par le responsable de la commission de sécurité) pendant l'enlèvement de l'aéronef. Il s'assure également que l'ensemble des parties prenantes ayant demandé à assister à l'enlèvement sont effectivement présentes.

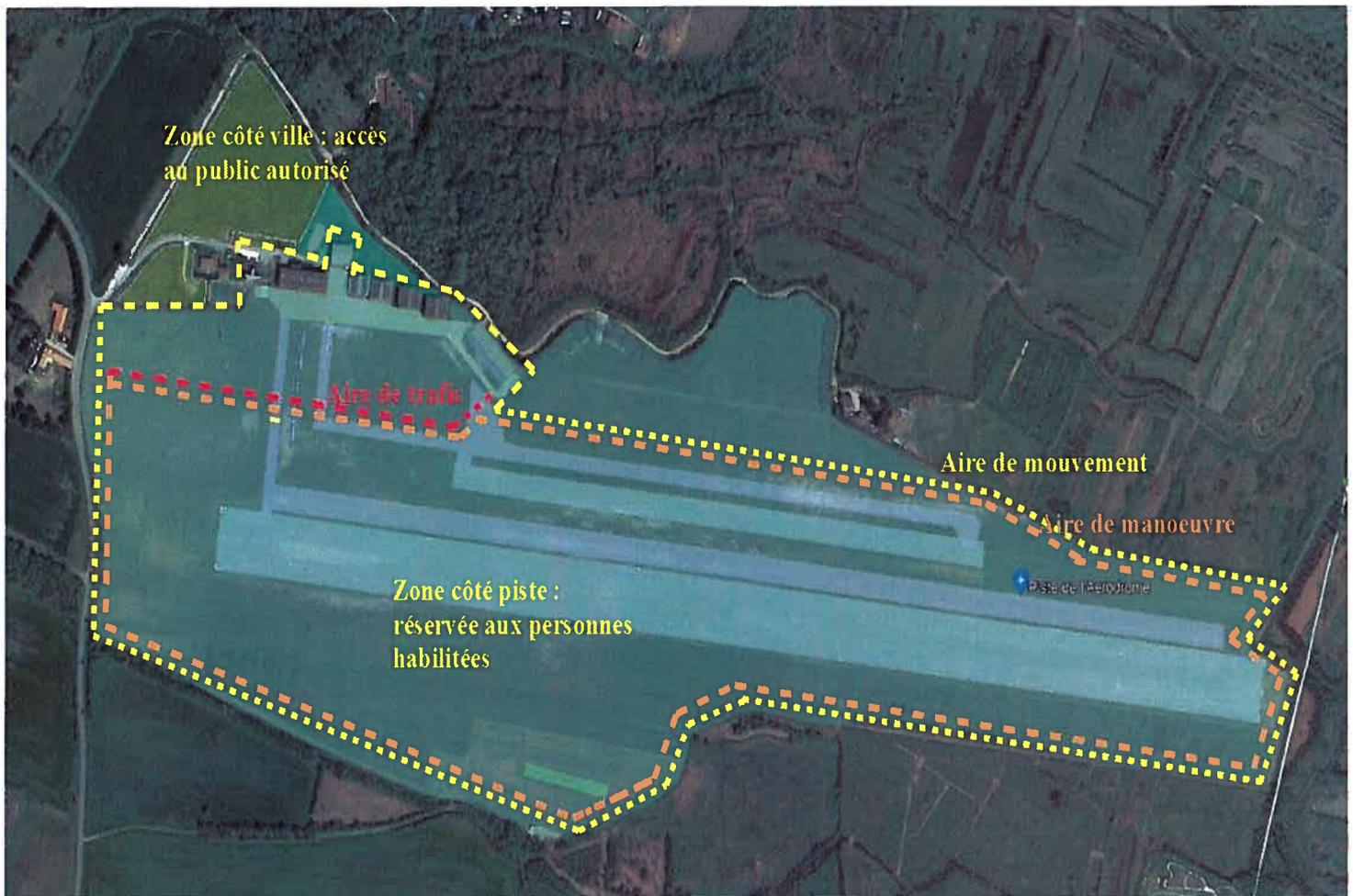
## **XII. DECLENCHEMENT D'ALERTE EN CAS D'ACCIDENT OU INCIDENT AÉRIEN**

En cas d'événement aérien, les fiches réflexes jointes (annexe 4) sont destinées aux usagers et sont affichées dans tous les bureaux et hangars de l'aérodrome.

Chacun est responsable d'en prendre connaissance et d'en connaître les principes d'utilisation.

CONSIGNES D'EXPLOITATION  
ANNEXE N°1

PLAN DES INSTALLATIONS



## CONSIGNES D'EXPLOITATION ANNEXE N°2

### INFORMATION SUR L'ÉTAT ET INSPECTION DE L'AIRE DE MOUVEMENT

Réf : Arrêté du 8 mars 2008 relatif à l'inspection de l'aire de mouvement.

#### I. DEFINITIONS

##### 11. Aire de mouvement

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et la ou les aires de trafic.

##### 12. Aire de trafic

Aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

##### 13. Aire de manœuvre

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Pour l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron, l'aire de mouvement est composée de :

- la piste principale non revêtue 10-28,
- la bande ULM 10-28,
- des voies de circulation revêtues ou non,
- des aires de trafic revêtues ou non,
- les abords des pistes et de ces aires,
- l'aire dévolue aux modèles réduits.

#### II. OBJECTIF DE L'INSPECTION

L'objectif de l'inspection de l'aire de mouvement est de vérifier son état apparent et celui de ses abords, sans expertise approfondie, afin que des renseignements relatifs à l'exploitation de l'aérodrome ou pouvant influencer sur les performances des aéronefs soient collectés et transmis aux services compétents.

##### 21. Principes généraux

Les inspections de l'aire de mouvement consistent à :

- collecter des informations sur l'état global de l'aire
- informer si nécessaire le référent de la CCIO chargé de l'aérodrome
- informer l'autorité de surveillance de l'aviation civile si nécessaire au travers de l'exploitant
- effectuer, si besoin, des actions correctives immédiates

En cas de péril aviaire constaté, effarouchement dans la mesure du possible.

##### 22. Domaine d'application

Les inspections de l'aire de mouvement portent notamment sur les éléments suivants :

- présence d'eau, de neige, de glace, d'hydrocarbure,
- propreté générale de l'aire,

- absence d'objets (débris, animaux, oiseaux) pouvant endommager les moteurs, les pneumatiques, les trains d'atterrissage,
- propreté des marques au sol (piste et voies de circulation),
- présence de végétation autour des aides visuelles,
- positionnement correct des grilles recouvrant le réseau d'évacuation des eaux,
- état du balisage par marques sur la piste et les voies de circulation.

### **23. Périodicité**

Les inspections de l'aire de mouvement sont soit programmées, soit occasionnelles. Les inspections programmées se font dans les conditions suivantes :

- Chaque matin en commençant par les aires revêtues.
- En cas de manifestation aérienne, une inspection aura lieu au plus tard une demi-heure avant le début et dans la demi-heure qui suit la fin de la manifestation.

Les inspections occasionnelles se font après :

- travaux (remise en service d'une aire),
- intempéries (pluie, neige ou formation de verglas),
- dégagement d'aéronefs accidentés,
- collision avec objets,
- à la demande d'un pilote,
- à l'appréciation de l'agent d'exploitation.

### **24. Réalisation des inspections**

Les inspections sont réalisées par l'agent d'exploitation de l'aérodrome.

Le véhicule utilisé pour l'inspection est équipé d'un gyrophare de couleur orange.

Toute inspection de piste comme toute autre mission à effectuer sur l'aire de manœuvre doit impérativement être effectuée en veillant la fréquence auto-information de l'aérodrome. Une annonce à la fréquence doit être clairement effectuée avant toute pénétration sur l'aire de manœuvre.

En cas de panne radio, le véhicule doit quitter immédiatement l'aire de manœuvre.

L'inspection devra se faire :

- sur l'axe de la piste à contre QFU de la piste en service et sans interruption sur toute la piste, sauf nécessité opérationnelle,
- à une vitesse maximale de 40 km/h,
- gyrophare et feux de croisement allumés.

Le conducteur doit pouvoir maintenir l'écoute radio en toute circonstance. La fin de l'inspection et la situation du véhicule hors des surfaces de dégagement des pistes sont annoncées clairement sur la fréquence.

Pour les aires non revêtues, l'inspection doit tenir compte de l'état du sol et des conséquences de l'usage d'un véhicule sur celui-ci.

L'impossibilité d'effectuer une inspection programmée des aires revêtues ou non doit être consignée dans la main courante de l'aérodrome.

## **III. COMPTE-RENDU D'INSPECTION**

Après une inspection, les actions et les observations doivent être consignées dans une main courante.

## CONSIGNES D'EXPLOITATION ANNEXE N°3

### PROCÉDURE D'AVITAILLEMENT

#### Consignes générales

Les opérations d'avitaillement ne doivent pas être exécutées dans les hangars.

Tout avitaillement devra être effectué dans des conditions de sécurité maximales conformément à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1980 modifié, et en particulier, la délivrance de carburant dans des contenants autres que les réservoirs des aéronefs est formellement interdite.

L'aéronef ne doit pas être freiné et doit être positionné de façon à permettre un dégagement rapide en cas de danger. Le moteur doit être arrêté et le cockpit doit être fermé.

L'aéronef à avitailler doit être connecté électriquement au module d'avitaillement. En cas d'un avitaillement par-dessus l'aile, le pistolet verseur sera relié électriquement à l'aéronef par le fil de masse prévu à cet effet.

Pendant l'avitaillement aucun occupant n'est autorisé à rester dans l'aéronef. Un extincteur de 50 kg de poudre extinctrice sera positionné à proximité immédiate.

Aucun véhicule n'est autorisé à stationner ou à circuler dans une zone de 10 mètres autour de la station pendant l'avitaillement.

L'avitaillement est interdit lorsqu'un orage est en cours dans les environs du point d'avitaillement.

#### Sécurité avitaillement

Seul le personnel nécessaire à l'avitaillement et aux opérations à effectuer sur l'aéronef peut pénétrer dans le périmètre de sécurité avitaillement. Ce personnel ne portera pas de chaussures à ferrures.

Seuls les matériels présentant les garanties de sécurité prescrites par la réglementation en vigueur sont autorisés, si nécessaire, dans le périmètre de sécurité avitaillement.

Toute utilisation d'appareil ou activité susceptible de causer la production de flammes ou d'étincelles électriques est interdite à l'intérieur du périmètre de sécurité avitaillement.

A l'intérieur de ce périmètre, il est interdit de jeter des outils ou des objets métalliques, de traîner des chaînes ou des échelles susceptibles de provoquer des étincelles et d'utiliser des flashes photographiques.

Pendant ces opérations il est interdit de faire fonctionner les appareils émetteurs ou récepteurs radios de bord. Il est également interdit d'utiliser les téléphones portables.

Ne retirer la liaison équipotentielle qu'après avoir fermé le bouchon du réservoir et reposé le pistolet sur la pompe.

Renseigner le registre carburant avec la quantité de carburant délivré et la nouvelle valeur du compteur.

Déplacer l'avion manuellement à un minimum de 10 mètres avant sa mise en route.

CONSIGNES D'EXPLOITATION  
ANNEXE N°4

FICHES RÉFLEXES INCIDENTS / ACCIDENTS

AVERTISSEMENT

En raison des évolutions et des indispensables mises à jour que nécessite le processus des fiches réflexes, celles présentées dans cette annexe n'ont pas valeur de référence et n'ont ici que valeur d'exemples.

SEULES LES FICHES AFFICHÉES DANS LES LOCAUX DE L'AÉRODROME SONT A CONSIDÉRER COMME VALIDES

**Attention danger dispositif pyrotechnique**

**REFLEXE ACCIDENT**

**Protéger la zone de l'accident**

- Éliminer les causes accidentogènes (périmètre de sécurité)
- Protéger la victime (éviter un regroupement de personnes)
- Ne pas déplacer ni effectuer des gestes susceptibles d'aggraver l'état de la victime (sauf danger imminent)

**Prévenir les secours**  
**Pompiers 18 ou Samu 15**

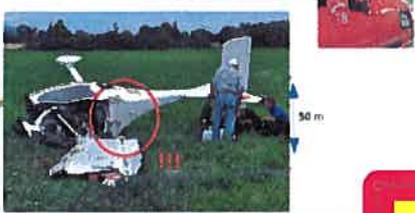
- Nature de l'accident .....
- État de la victime .....
- Localisation (coordonnées GPS ?) .....
- Identité du SAMU/Pompiers .....
- Son numéro de téléphone Tél. :

**Préparer l'arrivée des secours**

- Ouverture des accès (plan d'organisation des secours affiché)
- Accueillir et guider les secours jusqu'au site

**SÉCURITÉ INTERVENTION ULM ACCIDENTÉ :**

En cas de découverte d'un parachute, un cône d'exclusion de 100 mètres sur 50 sera défini dans les sens de déplacement :



Les fiches présentées ici sont complétées par des fiches plus exhaustives destinées en particulier aux responsables de l'aérodrome

**PISTE BLOQUÉE**

- Achever toutes les check-lists
- Couper magnétos, essence, contacts (MEC)
- Replacer la goupille de sécurité du parachute (si appareil équipé)
- Protection et acheminement des passagers vers la zone de parking
- Message radio : « Piste 10-28 fermée cause incident sur fréquence 120.205 et sur La Rochelle info 124.200 Mhz
- Mettre en place des croix blanches aux deux extrémités de piste
- Contacter le BRIA de rattachement : Bordeaux Tél 05 57 92 60 84
- Contacter le BRIA pour clotûre du plan de vol : 01 56 301 301 si utile
- CRESGA FFA OU FFPLUM : www.rexffa.fr ou ffplum.fr
- Eventuellement, prendre des photos de la zone et de l'aéronef
- Désigner un interlocuteur privilégié qui centralise les informations
- Appeler le tracteur de remorquage et d'évacuation

ATTENTION/ seule la BGTA peut autoriser le déplacement de l'aéronef