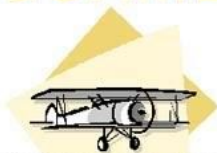


GUAME



Groupement des usagers
aérodrome de Meaux

JPM/PV
Meaux le 28/10/2016 Indice 05

Manuel d'Exploitation des installations Vol de Nuit Consignes locales

26 pages

Documents annulés ou remplacés :

- Consignes locales VFR NUIT 171115def5 17112015

Documents en amont :

Ce document s'appuie sur les Règles de l'Air en vigueur, documents « AIRCREW » et l'ensemble des documents concernant le Vol de Nuit dont la documentation officielle est disponible sur le site du SIA à l'adresse : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Dont le guide VFR/SIA chapitre VFR de nuit (p.93 à 95)

Mots clefs : Manuel exploitation consignes locales vol de nuit

Résumé : Cette note rappelle les exigences des textes régissant le vol de nuit ainsi que les consignes locales applicables aux pilotes basés de l'aérodrome de Meaux-Esbly.

Cette activité est réalisée sous la responsabilité d'exploitant d'Aéroports de Paris en conformité avec ses missions et l'homologation de piste et des procédures associées.

Contenu IPS : OUI NON

Qualité surveillée OUI NON

Code de classement : MNXGU01

Documentation de référence OUI NON

Accessibilité

Libre

ADP

GUAME

SNARP

CLUBS LFPE

Fonds Documentaire OUI NON

1 VISAS - APPROBATION DU DOCUMENT

VISAS - APPROBATIONS			
		Nom	Date
Rédaction	GUAME Secrétaire Général	Jean-Paul MILLET	
Vérification	DGAC/SNA Chef CA	P. VINCENT	
Validation	GUAME Directeur des vols	Jean-Pierre RAVET	
Validation	Président du GUAME	Ch. LE CAZ	
validation	Aéroports de Paris Directeur d'exploitation (LBGX)	Fr. BRU	
Validation	DGAC/SNA	M. THOMAS	

DOCUMENTATION SATELLITES			
LIEU(X) DE CLASSEMENT	Nb	LIEU(X) DE CLASSEMENT	Nb
club AAML	1	club ACDF	1
club ACE	1	club UPCF	1

DOCUMENTATION INTERNE			
LIEU(X) DE CLASSEMENT	Nb	LIEU(X) DE CLASSEMENT	Nb
Secrétariat GUAME	1	Site Internet GUAME	1

DIFFUSION EXTERNE			
LIEU(X) DE CLASSEMENT	Nb	LIEU(X) DE CLASSEMENT	Nb
SNARP TWR Meaux-Esbly	1	Chef CA	1
Aéroports de Paris (LBGX)	1		1
DSAC-Nord	1		

2 OBJET ET HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

OBJET ET HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

IND	DATE	PARAGRAPHE	PAGE	RESUME DES MODIFICATIONS
00	18/12/13	TOUS	TOUTES	REFONTE COMPLETE
01	05/10/14	TOUS	TOUTES	REFONTE COMPLETE
02	31/10/15	TOUS	TOUTES	REFONTE COMPLETE
03	17/11/15	TOUS	TOUTES	carte de cheminement nuit GMC1 fiches inspection
04	18/10/16	Annexe 7 fiche autorisation DV		MAJ annuelle
05	28/10/16	4.8.5 et 4.8.6	14	Valeurs QDM et radial CLM

Sommaire

1	VISAS - APPROBATION DU DOCUMENT	2
2	OBJET ET HISTORIQUE DES MODIFICATIONS	3
	Sommaire.....	4
3	PREAMBULE	5
3.1	LEXIQUE	5
4	ORGANISATION GENERALE ET LOCALE	6
4.1	ACTEURS	6
4.2	EXTRAITS DES STATUTS DU GUAME	6
4.3	ORGANISATION DE L'ACTIVITE VOL DE NUIT.....	7
4.3.1	GENERALITES	7
4.3.2	ORGANISATION DE LA STRUCTURE GUAME	8
4.4	Organigramme	8
4.5	Activité Vol de nuit.....	8
4.6	ROLE DU DIRECTEUR DES VOLS	9
4.7	ROLE DU RESPONSABLE LOGISTIQUE DE SEANCE	10
4.8	CONDITIONS D'UTILISATION ET D'EXPLOITATION DE L'AERODROME.....	11
4.8.1	Créneaux d'activité	11
4.8.2	Balisage.....	11
4.8.3	Consignes d'utilisation et d'exploitation de l'aérodrome	13
4.8.4	Au départ.....	14
4.8.5	A l'arrivée.....	14
4.8.6	Communications radio	14
4.8.7	A l'arrivée.....	14
5	ACTIONS ET MANAGEMENT	15
5.1	SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE	15
5.2	1 – (REX)	15
5.3	2 – Gestion des risques :	16
6	GESTION DES SITUATIONS DEGRADEES	17
6.1	Situation dégradée sur le terrain	17
6.1.1	Système de balisage dégradé au départ	17
6.1.2	Système de balisage dégradé au retour.....	17
6.2	Situation dégradée à bord	18
7	ANNEXES	19
	Processus de maintenance du matériel vol de nuit et des balises.....	26

3 PREAMBULE

3.1 LEXIQUE

- AAML : Association Aéronautique Marcel Laurent
- ACDF : Aéronautique Club De France
- ACE : Aéroclub d'Esbly
- ADP : Aéroports De Paris
- ATO : Approved Training Organisation – Organisme de Formation approuvé
- CHEA Conditions d'Homologation et aux procédures d'Exploitation des Aérodomes
- DGAC/DSNA Service de la Navigation Aérienne
- FFA : Fédération Française Aéronautique
- GUAME : Groupement des Usagers de l'Aérodrome de Meaux-Esbly
- IPS ; Important Pour la Sécurité (Sûreté)
- MANEX : Manuel d'Exploitation
- UPCF : Union des Pilotes Civiles de France
- REX : Retour d'Expérience
- SGS : Système de Gestion de la Sécurité
- STAC : Service Technique de l'Aviation Civile
- SNARP : Service de la Navigation Aérienne Région Parisienne

4 ORGANISATION GENERALE ET LOCALE

4.1 ACTEURS

- Le service de la Navigation Aérienne DGAC/DSNA représentée par son Chef Circulation Aérienne de l'aérodrome de Meaux-Esbly ;
- Aéroports de Paris en sa qualité d'exploitant d'aérodrome conformément aux modalités du décret n°2005-828 du 20 juillet 2005 spécifiant le cahier des charges de la Société Aéroports de Paris.
- LE GROUPEMENT DES USAGERS DE L'AÉRODROME DE MEAUX -ESBLY GUAME, association reconnue sous le numéro **W771003911** à la sous-préfecture de Meaux
- Les aéroclubs avions de la plateforme proposant une activité Vol de Nuit ; et pouvant intervenir par délégation et à tour de rôle si besoin, dans la mise en oeuvre et la réalisation de la logistique de séance
- Les propriétaires ou associations multi-propriétaires d'aéronefs basés, membres du GUAME, dont les pilotes sont autorisés par le Directeur des vols
- Les usagers basés, membres du GUAME, autorisés par le Directeur des vols ou son représentant.

4.2 EXTRAITS DES STATUTS DU GUAME

ARTICLE I - FORME

1.1 est formé, entre les soussignés et les personnes physiques ou morales qui adhéreront aux présents statuts et rempliront les conditions ci-après fixées une association déclarée qui sera régie par la Loi du 1er juillet 1901, le décret du 16 août 1901 et par les présents statuts.

ARTICLE II - OBJET

L'association a pour objet le regroupement des usagers de l'Aérodrome de MEAUX en vue de faciliter les rapports avec les autorités exploitantes :

- l'organisation de manifestations (fête aérienne, meeting, journée

Portes ouvertes, exposition, etc.

- gérer ou contrôler la gestion d'éléments indispensables à la pratique de l'aviation (matériel de cours, séances de formation théorique, distribution de carburant, etc.

- développer l'esprit d'entraide entre les membres dans le cadre de l'utilisation pratique que celui de la sécurité.

- régler et éventuellement arbitrer les litiges pouvant survenir entre membres.

- organiser la défense et la protection de l'Aérodrome de MEAUX-ESBLY.

- développer les relations avec les riverains et les collectivités locales et aboutir à l'insertion harmonieuse de la plate-forme aéronautique d'ESBLY dans son environnement.

ARTICLE III - DENOMINATION

La dénomination de l'association est :

"GROUPEMENT DES USAGERS DE L'AÉRODROME DE MEAUX -ESBLY" G U A M E

4.3 ORGANISATION DE L'ACTIVITE VOL DE NUIT

4.3.1 GENERALITES

La piste 07L/25R est homologuée par la DSAC Nord pour une exploitation VFR de nuit limitée aux pilotes autorisés.

Elle se déroule sous l'autorité du Chef de la circulation aérienne ou de son représentant en concertation avec le Directeur des vols qui peuvent prendre toutes décisions pour limiter ou interdire son déroulement en coordination avec Aéroports de Paris. Chaque séance fait l'objet de l'accord préalable du Chef de la Circulation Aérienne ou de son représentant.

L'aérodrome de Meaux-Esbly, doté d'un balisage lumineux de piste assuré par des balises autonomes, est **dit homologué avec limitations**

Il est dans ces conditions et pour l'activité VFR de nuit réservé aux seuls pilotes basés et autorisés par l'autorité aéronautique compétente du site (Directeur des vols et Chef de la circulation aérienne de l'aérodrome ou son représentant).

A cet effet, la liste des pilotes autorisés par le Directeur des vols est soumise périodiquement à l'avis du Chef de la circulation aérienne de l'aérodrome.

Un responsable logistique de séance est désigné par le Directeur des Vols avant chaque séance. Il est chargé de coordonner la séance avec le Chef de la circulation aérienne de l'aérodrome ou son représentant en service.

Les instructeurs et responsables d'aéroclubs proposant le vol de nuit s'assurent d'une bonne diffusion de la réglementation précitée et des présentes consignes locales.

Lors de chaque saison, le pilote signe un document indiquant qu'il a pris en considération le document Manex Vol de Nuit consignes locales au meilleur indice.

. cf. modèle « *AUTORISATION DU DIRECTEUR DES VOLS DU GUAME ET CONNAISSANCE DES CONSIGNES LOCALES VFR NUIT* »

Ce document est archivé au club support et permet la mise à jour de la liste des pilotes autorisés transmise sous forme de fichier tableur en début de saison et périodiquement par email ou sur toute demande du chef de la Circulation Aérienne.

4.3.2 ORGANISATION DE LA STRUCTURE GUAME

4.4 Organigramme

La structure d'encadrement du GUAME est basée sur trois postes.

L'organigramme retenu est le suivant :

- Président du GUAME
- Secrétaire Général du GUAME
- Directeur des vols du GUAME

4.5 Activité Vol de nuit

Le GUAME met à la disposition d'Aéroports de Paris le dispositif de balisage pour la période hivernale allant du 1^{er} octobre au 30 avril de l'année suivante.

Les inspections de piste sont réalisées par le responsable logistique de séance du GUAME dûment désigné. Il rapporte tout incident justifiant l'interruption du service, auquel cas Aéroports de Paris coordonne avec le SNARP la production de NOTAM.

La maintenance du dispositif est réalisée par le GUAME et son aéroclub support l'Aéroclub d'Esbly en sous-traitance d'Aéroports de Paris sous réserve de disposer d'une assurance Responsabilité Civile pouvant incomber dans le cadre des activités et responsabilités d'«exploitant d'Aérodrome» et/ou gestionnaire d'aérodrome couvrant les conséquences pécuniaires en raison de l'installation, et de l'utilisation de balises mobiles utilisées pour l'activité temporaire « vol de nuit » selon les dispositions du MANEX à jour des opérations (et d'en fournir copie du contrat et de l'attestation annuelle).

*La garantie est convenue jusqu'à concurrence d'un maximum de : **1 600 000,00 EUR***

L'activité « vol de nuit » est réalisée par l'Aéroclub d'Esbly (ACE, club support et gestionnaire du matériel et plus particulièrement des balises) :

- Responsable logistique de séance
- Responsable de la conformité et de la maintenance du matériel
- Secrétariat, coordination administrative, gestion des données

4.6 ROLE DU DIRECTEUR DES VOLS

Par délégation permanente du Président du GUAME, le Directeur des vols assure l'encadrement des activités Vol de Nuit de la plateforme de MEAUX-ESBLY, organisées sous l'autorité du Chef de la circulation aérienne de l'aérodrome et conformément aux consignes locales validées par SNA-RP, prestataire de service de la navigation aérienne et Aéroports de Paris, gestionnaire de la plateforme.

Il fait assurer son remplacement pendant les périodes de congés par un instructeur de la plateforme expérimenté dans le vol de nuit et les particularités locales.

Il doit répondre à l'organisation nécessaire demandée par ses consignes et notamment :

- la prise de décision de vol en coordination avec le Chef CA ou son représentant à partir, notamment, des informations METEO.
- Le Directeur des vols assure la coordination avec le représentant d'Aéroports de Paris ;
- la désignation d'un responsable logistique de séance (cf. §4.7) pour les aspects logistique liés à l'inspection de piste, la mise en place des balises et leur dépose après fermeture des services ATS.
- la désignation d'un responsable de l'entretien du matériel, de leur mise en conformité et de la recharge électrique des balises.
- l'autorisation des pilotes locaux membres du GUAME ayant signés le formulaire d'engagement ;
- il s'assurera, avec le secrétariat du GUAME et des clubs de :
 - l'information des plannings prévisionnels de séance auprès d'Aéroports de Paris ;
 - la diffusion du fichier des pilotes autorisés et sa mise à disposition périodique auprès du Chef CA ;
 - la communication vers les pilotes susceptibles de participer à ces séances sur l'ensemble des clubs par la mise à disposition des consignes locales, les réunions d'information et de sensibilisation, le contrôle d'engagement d'avoir pris connaissance des consignes locales.
 - la représentation dans le cadre des réunions AREX et celles touchant à la sécurité des vols.

Il a en charge de faire respecter l'ensemble des consignes locales publiées et validées.

Il délivre les autorisations « **vol de nuit connaissance des consignes locales** » aux pilotes basés de la plateforme et pour l'ensemble des clubs membres du GUAME.

4.7 ROLE DU RESPONSABLE LOGISTIQUE DE SEANCE

Le responsable logistique de séance, membre de l'encadrement de l'un des aéroclubs avion cités, est désigné avant chaque séance VFR de nuit par le Directeur des vols ou son représentant désigné et est chargé de coordonner les aspects logistiques de la séance avec le Chef de la circulation aérienne de l'aérodrome ou son représentant ainsi que le représentant d'Aéroports de Paris.

Il veillera à la stricte application des présentes consignes et procédera ou fera procéder à la mise en place et au retrait du balisage avec un véhicule équipé d'un gyrophare et d'une radio homologuée.

Missions du responsable logistique de séance

Il est secondé par le secrétariat dans la gestion des moyens informatiques et dans la gestion administrative du vol de nuit.

Il doit en outre :

- Organiser en amont la disponibilité des pilotes en prévision de la pose des balises dans les délais impartis.
- S'assurer de la conformité du matériel avant pose ;
- Assurer la conduite du véhicule dans le respect réglementaire en coordination radio avec la Tour.
- Assurer l'inspection de piste selon les conditions requises par Aéroports de Paris
- Assurer la pose des balises aux distances et positions règlementaires.
- Noter en vue du rapport de séance, les observations et nombre de balises posées.
- Assurer la veille avec la Tour sur les incidents potentiels de séance.
- Assurer la mise en œuvre de la dépose ; noter le nombre de balises relevées ;
- Produire le rapport de séance et assurer sa diffusion aux correspondants désignés (CR modèles pour chaque QFU en service)
- Le personnel d'Aéroports de Paris pourra assurer tout ou partie de ces missions en coordination avec le responsable logistique de séance, et notamment pour l'inspection de piste, la mise en place des balises, l'allumage, la conduite du véhicule ADP

Moyens du responsable logistique de séance :

Pour assurer ses missions, il devra informer le Directeur des Vols au plus tôt s'il estime ne pas disposer des moyens suffisants. Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.

Avant la séance :

- Prévision et réservation des vols sur le logiciel de réservation ;
- Prévision des pilotes susceptibles de voler et volontaires pour la pose ou/et dépose des balises ; utilisation d'un logiciel de sondage ;
- Liste des pilotes enregistrés pour le vol de nuit ayant une autorisation ;
- Contact avec le Directeur des vols et la Tour pour les prévisions météo ;
- Contact avec le gestionnaire technique des balises ;
- Contact avec le personnel ADP prévu pour la séance

Pendant la séance :

Véhicule, gyrophare, remorques, balises en nombre suffisant, VHF, deux intervenants supplémentaires, gilets jaunes.

Le responsable logistique de séance, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Directeur des vols.

Une personne de l'encadrement reste en permanence au sol pendant la séance. Elle assure l'écoute radio sur la fréquence, reçoit les appels éventuels de la Tour, prévient le responsable logistique de séance pour intervention si nécessaire. Le responsable logistique de séance peut s'absenter mais devra s'assurer de pouvoir être remplacé en cas de nécessité.

Dans ce cas, ce relais sera tracé dans le CR de séance.

En fin de séance :

Il réalise le compte rendu d'inspection conformément aux modèles en annexe et procède à son envoi par mail dans les meilleurs délais:

Changement de QFU :

Le changement de QFU est décidé en concertation entre la Tour et le Directeur des vols après information des pilotes. Le responsable logistique coordonne sa mission avec le Directeur des Vols et sur les directives de la Tour il procède à l'inversion des balises rouges et vertes.

4.8 CONDITIONS D'UTILISATION ET D'EXPLOITATION DE L'AERODROME.

4.8.1 Créneaux d'activité

- L'activité se pratique une fois par semaine, **le mercredi avec report possible le jeudi** pour cause météorologique uniquement.

- **Il est interdit d'approvisionner à la station service pendant la séance VFR de nuit.**

- Une séance VFR de nuit débute au coucher du soleil plus 30 minutes (CS + 30) et se termine au plus tard à 22 H 30 légales. Dans ce créneau horaire, les limites suivantes seront respectées :

- **21 H 45 légales** : heure limite de roulage au départ ;
- **22 H 15 légales** : heure limite d'atterrissage complet ;
- **22 H 30 légales** : heure limite de rejointe de l'aire de stationnement.

4.8.2 Balisage

- Le balisage lumineux mis à disposition d'Aéroports de Paris par le GUAME est mis en place par le responsable logistique de séance **au plus tard pour l'heure du coucher du soleil**, cette opération se fait en liaison radio avec la tour de contrôle en assurant une veille radiotéléphonique sur la fréquence **120,150 Mhz** ;

- les séances vol de nuit se tiennent uniquement en présence des services ATS, seule la dépose des balises en fin de séance peut se dérouler en auto information.

- La piste balisée de nuit est la 07L/25R, elle a pour dimensions 1145 M X 100 M. Les balises sont positionnées sur le même axe que le balisage de jour, espacées de 60 mètres. Les balises de seuil de piste sont de couleur verte, d'extrémité de piste rouge, et celles de délimitation latérale, blanches. **Les voies de circulation sont balisées par**

des balises rétro réfléchissantes bleues et les **points tournants matérialisés par des balises lumineuses bleues** (plan joint).

- La manche à air située à **l'Ouest de la piste 16L/34R est éclairée et balisée** (feu d'obstacle) avec un capteur de luminosité par un système électrique permanent. (En cas de panne, la seconde manche à air peut-être utilisée avec un dispositif sur batterie adapté)

- Actuellement le GUAME dispose de 40 balises blanches
 - 6 balises vertes
 - 6 balises rouges
 - 12 balises bleues
- Le renfort de balisage permet d'assurer la continuité et la visibilité des voies de circulation lors de mise en place de « bâillonnettes » sur les voies abîmées par les intempéries ainsi que dans les virages
- Le principe retenu est d'assurer les points tournants (balise bleue à droite, tourner à droite ou inversement si balise bleue à gauche) ;

4.8.3 Consignes d'utilisation et d'exploitation de l'aérodrome

- Les tours de piste s'effectuent impérativement selon le tracé publié sur les cartes VAC en 07/25 mais à une hauteur de 1000 ft AAL (305 m) ou 1250 ft AMSL. (381 m)
- Au retour de vol, le pilote effectue un passage « verticale terrain » à 1500 ft AMSL (457 m) et effectue son intégration en vent arrière pour atterrissage ou tour de piste.
- **Quatre (4) avions** au maximum sont admis dans le circuit d'aérodrome.
- Les exercices particuliers sont interdits (encadrement, basse hauteur etc.
- Le fonctionnement du VOR de Coulommiers (CLM) fait partie des conditions nécessaires au déroulement de la séance vol de nuit.
- Le dépôt de Plan de Vol (FPL) suit la réglementation en vigueur.
- L'utilisation de la radio est obligatoire. Raccordement aux itinéraires VFR de Nuit publiés de la région parisienne
- L'attention des pilotes est attirée sur l'intense circulation aérienne qui se déroule de nuit dans l'espace aérien lié aux approches des aéroports de Paris (Roissy, Orly et Le Bourget) et sur la proximité des itinéraires VFR de Nuit sur les itinéraires Gare de Vaires – CLM et CLM – Nanteuil les Meaux. Les hélicoptères sont notamment autorisés au VFR nuit en dehors des itinéraires.

Itinéraires

MDA Appendice 5, §1.5 – SERA.5005 c)

Les itinéraires obligatoires VFR de nuit existants qui sont publiés dans des espaces aériens de classe G ou E deviennent des itinéraires recommandés, sauf s'ils sont définis pour permettre de déroger à une règle particulière, comme les hauteurs de survol.

Les conditions pour le vol en **VFR de nuit** sont :

- visibilité : 5000 m (sous le FL 100) ou 8000 m (au-dessus du FL 100),
- plafond : 1500 ft,
- vue du sol requise sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux {3000 ft AMSL, 1000 ft ASFC},
- distance aux nuages : 1500 m (horizontalement) et 1000 ft (verticalement), sauf sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux {3000 ft AMSL, 1000 ft ASFC} en espace de classe F et G, où il suffit d'évoluer hors des nuages.

Pour faciliter la réunion des conditions requises par le règlement européen, il est recommandé au pilote de s'assurer avant le départ que la hauteur de base des nuages sera 1500 ft (457 m) au moins au-dessus du niveau de croisière prévu, et d'une absence de précipitations ou d'orage.

4.8.4 Au départ

- Activation du plan de vol
- Après le décollage, montée dans le circuit d'aérodrome, passage verticale 1500 ft AMSL (457 m) et mise de cap sur le VOR/DME CLM à 1500 ft AMSL.(457 m) (QDM 124)
- Le phare d'atterrissage sera maintenu allumé jusqu'au passage de l'autoroute A4 Paris Reims.
- La veille radio sur la **fréquence 120.150Mhz** sera maintenue au moins jusqu'au passage de l'autoroute A4.

4.8.5 A l'arrivée

- Arrivée sur le radial 304° du VOR/DME CLM à 1500 ft AMSL (457 m).
- Contact **radio obligatoire** sur la fréquence 120.150 Mhz au passage de l'autoroute A4. Le phare d'atterrissage sera allumé passant l'autoroute A4 et le restera durant toute la procédure d'intégration.
- L'intégration dans la circulation d'aérodrome se fera selon les modalités définies au § 4.4.3
- Clôture du plan de vol à l'issue du vol.

4.8.6 Communications radio

4.8.7 A l'arrivée

- Services ATS assurés :

Se conformer aux instructions et autorisations délivrées par les services de contrôle sur la fréquence TWR 120,150 Mhz.

- Services ATS fermés :

Dans ce cas, le vol de nuit sera reporté ou annulé. **Il n'est pas prévu d'organiser le Vol de nuit sans présence des services ATS.**

5 ACTIONS ET MANAGEMENT

5.1 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

Le Système de Gestion du Vol de Nuit intègre le SGS et la Surveillance de la Conformité.

Aéroports de Paris, gestionnaire de l'aérodrome, assure la conformité à l'homologation de piste et aux procédures de maintenance.

Les inspections sont réalisées en sous-traitance d'Aéroports de Paris par le GUAME qui rapporte tout incident justifiant l'interruption du service, auquel cas Aéroports de Paris coordonne avec le SNARP la production éventuelle de NOTAM.

La sécurité des vols, particulièrement dans le cadre du Vol de Nuit, est l'affaire des acteurs de première ligne que sont nos pilotes, instructeurs et Directeur des vols, responsables de la logistique.

Le service de la Circulation aérienne (SNARP) représenté par son Chef CA, assure les missions de contrôle, d'autorisation des vols et de suivi de l'activité locale.

5.2 1 – (REX)

Le GUAME attache la plus haute importance à la prévention des accidents et des incidents liés à la pratique du pilotage d'aéronefs.

Les acteurs de première ligne envoient au Chef CA des rapports d'inspection et de déroulement des activités vol de nuit. Le contact téléphonique et/ou internet est permanent. C'est le retour d'expérience. Tous ces rapports sont analysés et conduisent à la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions.

- Information des autres acteurs de première ligne,
- Création ou amendement de procédures,
- Interdiction de missions.

5.3 2 – Gestion des risques :

Le travail de gestion du risque consiste à faire en sorte que des évènements indésirables soient les plus rares possibles et que leurs conséquences soient les plus faibles possible.

Ce travail est fait en grande partie en aval dans le cadre des réunions AREX qui impose un cadre réglementaire aux usagers de la plateforme.

Ce Système de Gestion est en permanence contrôlé par les différentes Autorités et Administrations dont Aéroports de Paris et les aéroclubs dépendent.

Pour autant, chaque acteur a pour obligation dans le cadre de son activité d'identifier les risques inhérents à son exploitation et de les matérialiser sur une matrice des risques (Voir figure 1).

Si ces risques, par leurs taux d'occurrence et/ou la gravité de leurs conséquences, se situent dans une case rouge, en concertation, nous avons pour obligation d'y remédier. Dès lors deux solutions s'imposent :

- suppression de la cause qui génère ce risque.
- Adoption de mesures, dites de mitigation, afin de réduire ce risque et de le déplacer vers une case verte de la matrice.

Fréquence→ Gravité initiale	Elevée	Occasionnelle	Faible	Improbable	Extrêmement improbable
catastrophique					
Grave					
Majeure					
Mineure					
Négligeable					

Figure 1 Maîtrise des risques

Mise en œuvre et suivi des mesures de mitigation sont particulièrement surveillées par le SGS

6 GESTION DES SITUATIONS DEGRADEES

En cours de séance, la panne de deux feux non consécutifs est admise. Le responsable de séance veillera toutefois au remplacement des balises défectueuses dans les meilleurs délais ; du matériel de secours est prévu à cet effet.

6.1 Situation dégradée sur le terrain

6.1.1 Système de balisage dégradé au départ

- les conditions de balisage dégradées ne permettent pas le démarrage de la séance ou la poursuite des décollages en cours de séance
- Dans une telle situation, et faute de pouvoir pallier au problème dans un délai raisonnable, la séance sera annulée ou reportée au lendemain s'il s'agit d'un mercredi.

6.1.2 Système de balisage dégradé au retour

Le nombre maximum de feux hors service admis pour la poursuite de l'exploitation VFR de nuit est de :

- 2 balises rouges ou vertes non consécutives et sous réserve du maintien de la symétrie de piste,
- 5 balises blanches non consécutives par côté et sous réserve du maintien de la symétrie/axe de piste
- Si plus de 3 balises bleues sont HS, un convoyage par un véhicule équipé VHF et gyrophare est mis en place.

Conditions limites de balisage au-delà desquelles les atterrissages en cours devront se dégager sur une autre plateforme.

Le nombre maximum de feux hors service admis pour un atterrissage en mode dégradé de l'exploitation VFR de nuit est de :

- 3 balises rouges ou vertes non consécutives
- 6 balises blanches non consécutives par côté

La décision est concertée entre la Tour et le Directeur des vols après information des pilotes et en fonction des conditions météo locales. Le responsable logistique coordonne sa mission avec le Directeur des Vols et sur les directives de la Tour il procède à l'inversion des balises si nécessaire.

- Un déroutement est toujours envisageable du fait de l'existence d'une seule bande balisée de nuit. Il appartient au pilote de prendre toutes dispositions pour faire face à cette éventualité.
- En particulier et en cas d'immobilisation d'un appareil sur la piste, le balisage sera éteint et les appareils en vol seront prévenus de la nécessité d'un dégagement. Ils devront prévoir les procédures nécessaires pour rejoindre Melun, Le Bourget, Pontoise, voire Beauvais.

6.2 Situation dégradée à bord

- En cas de panne radio :
 - Au départ : retour parking.
 - En circuit de piste : atterrissage complet et retour parking
 - Au retour de vol: passage verticale à 1500 ft, AMSL (457 m) examen de la manche à air et du balisage (les balises seuil étant omnidirectionnelles le sens d'atterrissage peut en être déduit) ; puis intégration en vent arrière pour atterrissage complet et retour parking.

7 ANNEXES

MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (UE) n°923/2012 (« SERA ») Principaux changements applicables (extraits)

8. VFR de nuit

8.1 Suppression des notions de « vol local » et de « vol de voyage »

Dans le contexte VFR de nuit, le règlement européen ne définit pas le vol local de nuit et le vol de voyage. Les définitions existant actuellement dans la réglementation française (RDA Appendice 5, §1.1), dans le contexte spécifique du vol VFR de nuit, sont utilisées comme critère pour la détermination :

- des conditions météorologiques requises pour exécuter le vol,
- des exigences relatives au dépôt d'un plan de vol,
- des exigences relatives aux radiocommunications.

Les dispositions nationales sur ces aspects étant remplacées par celles du règlement européen, ces définitions ne sont pas conservées dans le contexte VFR de nuit.

8.2 Plan de vol en VFR de nuit

Le règlement européen requiert le dépôt d'un plan de vol dès lors que le vol quitte les abords d'un aérodrome : SERA.5005 c) 1) : « si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome, un plan de vol est déposé conformément à la règle SERA.4001, point b) 6) ; ». De son côté, le règlement français requerrait un plan de vol, sauf :

- pour les vols locaux,
- les vols au cours duquel le pilote restait en contact avec un unique organisme d'approche en activité (APP ou SIV/APP),
- et les vols se terminant de façon imprévue de nuit.

Dispense de plan de vol pour les aéronefs évoluant aux abords des aérodromes :

La dispense de plan de vol pour le « vol local » tel que défini dans la réglementation française actuelle est maintenue : dans le contexte VFR de nuit de SERAR.5005 c) 1), le « vol aux abords des aérodromes » sera assimilé au vol local de nuit actuel.

Choix de mise en oeuvre FR

8.3 Service fourni aux vols VFR de nuit

référence au guide VFR/SIA chapitre VFR de nuit (p.93 à 95)

RDA Appendice 5, §1.6 – SERA.6001 & SERA.8005 b)

A la mise en oeuvre du règlement européen, le service fourni sera conforme à celui requis en application des classes d'espaces OACI, pour les vols VFR de nuit comme pour les vols VFR de jour, entre lesquels le règlement n'établit pas de distinction. En particulier, il n'y aura plus de séparation assurée par l'ATC entre vols IFR et vols VFR de nuit en espace aérien de classe D et E, comme le prescrivait le règlement français au RCA3 § 2.2.1.1, a et RCA3 § 2.2.2.1, b. De plus, dans le nouveau cadre européen, le vol VFR de nuit en classe E n'est pas considéré comme un vol contrôlé.



**AUTORISATION DU DIRECTEUR DES VOLS DU GUAME ET
CONNAISSANCE DES CONSIGNES LOCALES VFR NUIT
Saison octobre 2016- avril 2017
(à renouveler chaque année)**

Je soussigné(e) Madame, Monsieur

Mobile :

email personnel :@.....

Pilote à l'Aéro-club

- AAML (Marcel Laurent)
- ACDF (Aéronautique Club de France)
- ACE (Aéroclub d'Esblly)
- UPCF (Union des Pilotes Civiles de France)
- Pilote privé basé et membre du GUAME (obligatoire)

Immatriculation avion basé :

1. Atteste avoir pris connaissance des consignes locales VFR nuit au meilleur indice en vigueur sur l'aérodrome de Meaux-Esbly (LFPE) et m'engage à les respecter
2. m'engage à participer à la pose et au relevage des balises et du matériel sur simple sollicitation du responsable logistique de séance désigné ;
3. m'engage à participer aux réunions d'information sur ce sujet ;
4. m'engage à régler la participation demandée conformément à la valeur retenue en assemblée générale du GUAME

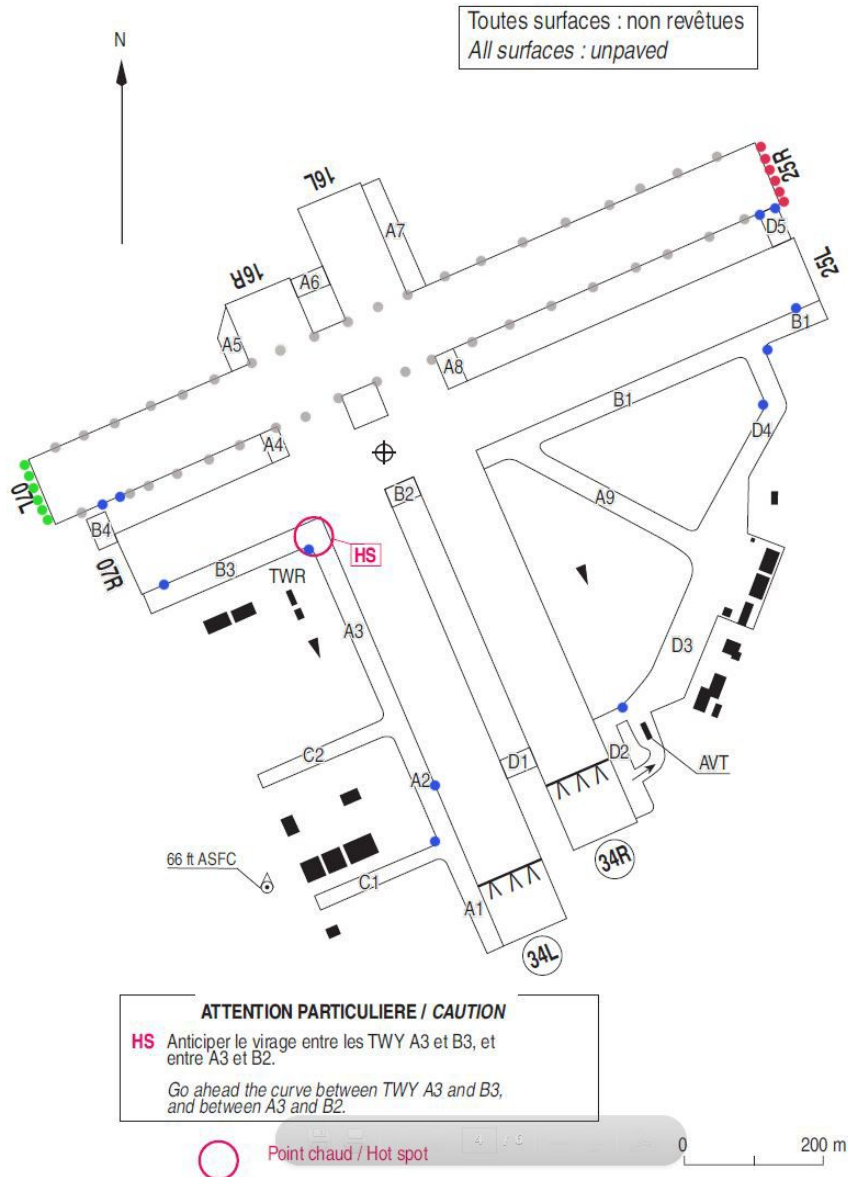
A

Le, .../.../.....

Signature lisible du pilote demandeur.

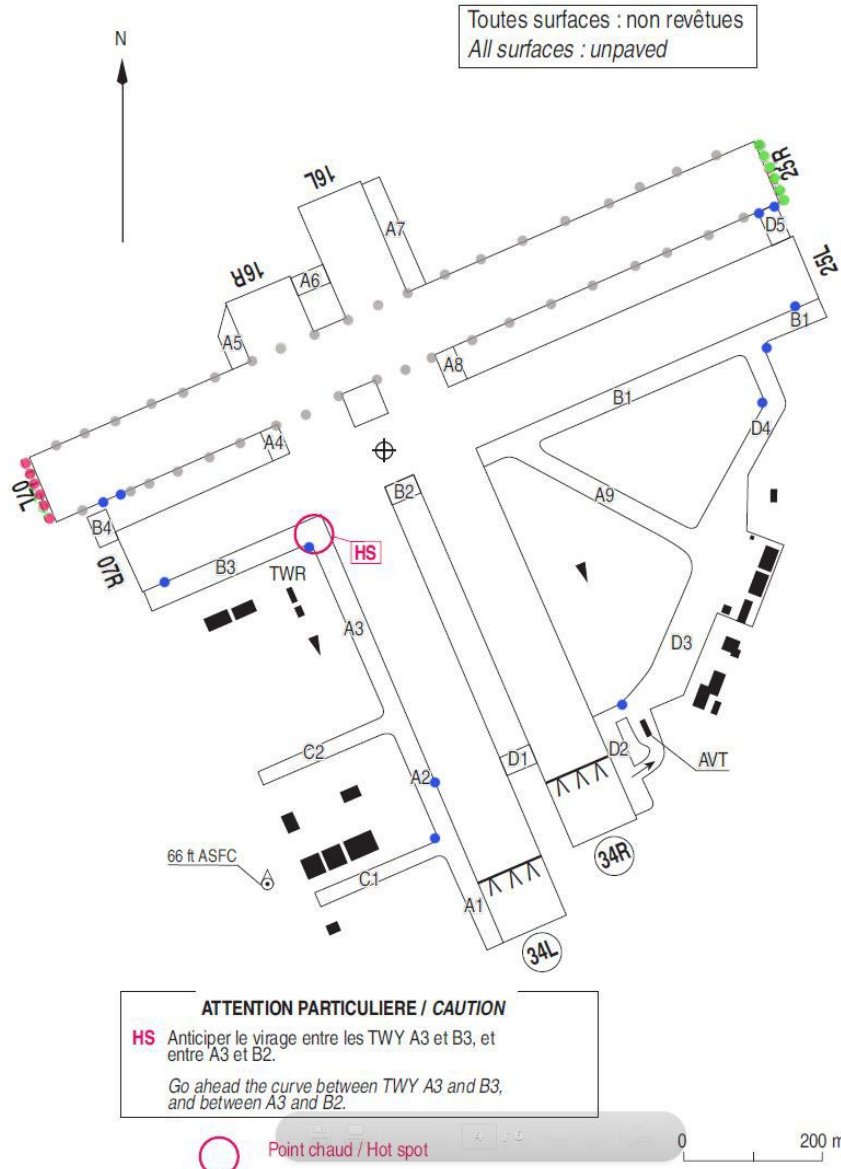
Approbation du Directeur des Vols

Modèle de Compte-rendu de séance CRIVDN07



Fréquence TWR/A/A : 120.15		ATIS 126.725	
Présence : neige, sable, graviers		Produits chimiques : huile, hydrocarbures	
Flaque : présence et position		Présence corps étrangers : mécanique, divers,...	
Terrain : glissant, humide, rosée		Revêtement détérioré : bitume, trou	
Terrain : mouillé, pluie		Balisage : nocturne, diurne, marquages	
Terrain : gras, détrempe		Planéité de roulage : taupinière, terrier	
Hauteur de végétation : hauteur d'herbe et		Balisage et bande de roulage	
Transmission : SNA-RP, ADP local			
Nbre de balises Blanches(40)	Pose :	Dépose :	
Nbre de balises bleues(12)	Pose :	Dépose :	
Nbre de balises rouges(6)	Pose :	Dépose :	
Nbre de balises vertes(6)	Pose :	Dépose :	
Date :	__/__/__	Nom :	
Heure début inspection	__:__:__	Prénom :	
Heure fin inspection	__:__:__	Emargement :	
Observations	Personnel de séance Dir. des vols :	Personnel de séance	NOMS
		Dir vols :	_____
		Resp. logistique :	_____
		Pers de pose :	_____
		Pers de dépose :	_____

Modèle de Compte Rendu de séance CRIVDN25

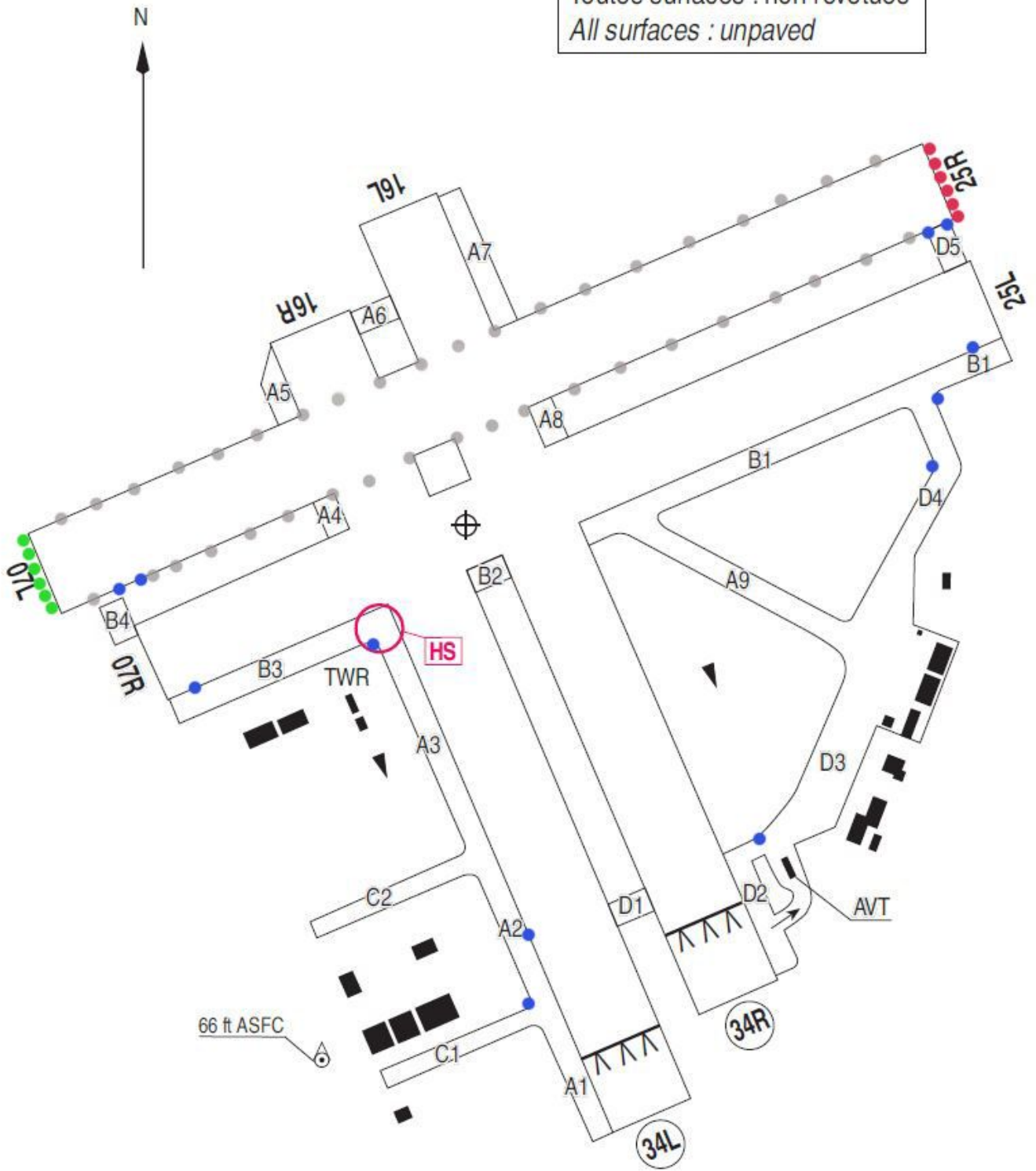


ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION
HS Anticiper le virage entre les TWY A3 et B3, et entre A3 et B2.
Go ahead the curve between TWY A3 and B3, and between A3 and B2.

Point chaud / Hot spot 0 200 m

Fréquence TWR/A/A : 120.15		ATIS 126.725	
Présence : neige, sable, graviers		Produits chimiques : huile, hydrocarbures	
Flaque : présence et position		Présence corps étrangers : mécanique, divers,...	
Terrain : glissant, humide, rosée		Revêtement détérioré : bitume, trou	
Terrain : mouillé, pluie		Balisage : nocturne, diurne, marquages	
Terrain : gras, détrempe		Planéité de roulage : taupinière, terrier	
Hauteur de végétation : hauteur d'herbe et		Balisage et bande de roulage	
Transmission : SNA-RP, ADP local			
Nbre de balises Blanches(40)	Pose :	Dépose :	
Nbre de balises Bleues(12)	Pose :	Dépose :	
Nbre de balises rouges(6)	Pose :	Dépose :	
Nbre de balises vertes(6)	Pose :	Dépose :	
Date :	___ / ___ / ___	Nom :	
Heure début inspection	___ : ___	Prénom :	
Heure fin inspection	___ : ___	Emargement :	
Observations	Personnel de séance Dir. des vols :	Personnel de séance Dir vols : Resp. logistique : Pers de pose : Pers de dépose :	NOMS _____ _____ _____ _____

Toutes surfaces : non revêtues
All surfaces : unpaved



ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

HS Anticiper le virage entre les TWY A3 et B3, et entre A3 et B2.

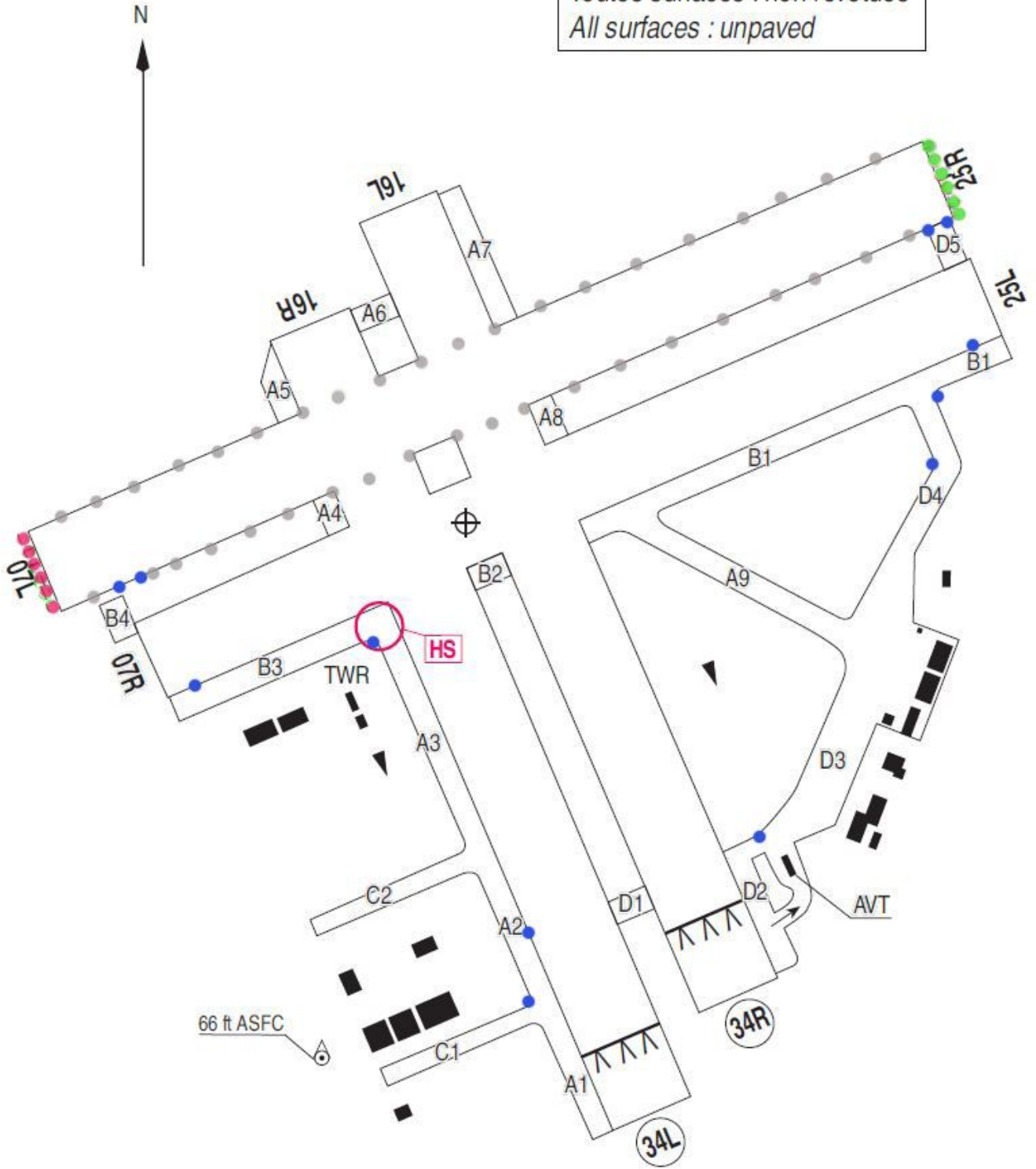
Go ahead the curve between TWY A3 and B3, and between A3 and B2.



Point chaud / Hot spot



Toutes surfaces : non revêtues
 All surfaces : unpaved



ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION
HS Anticiper le virage entre les TWY A3 et B3, et entre A3 et B2.
Go ahead the curve between TWY A3 and B3, and between A3 and B2.



Processus de mise en place des balises et conditions d'inspection de piste :

- Le responsable logistique de séance s'assure de l'état de l'ensemble des balises et les tests avant dépôt sur la remorque de transport.
- Il procède si besoin au changement d'ampoule ou de batterie ;
- Il procède à la mise en place du gyrophare et contrôle la présence des gilets jaunes dans le véhicule ;
- Il s'informe et s'assure de disposer du formulaire d'inspection correspondant à la piste en service;
- Il s'assure de commencer l'inspection de la piste concernée entre 1h00 et 45mn avant le CS+30 ;
- Il requiert les pilotes susceptibles de pratiquer la pose en conformité du plan de pose ; deux personnes sont nécessaires pour ce travail ;
- En principe, il pilote le véhicule balise et assure les contacts radio avec la Tour ;
- Il procède à l'inspection et la pose en fonction de la piste en service en suivant le plan de balisage et dans le respect consignes de circulation données par la Tour ;
- Il veille au comportement des pilotes poseurs et notamment sur le plan de la sécurité.
- Par son expérience, il forme les personnes assurant la pose ainsi que les personnes susceptibles de le remplacer dans ces tâches.
- Il veille au retour à indiquer à la Tour la fin d'inspection ;
- Il réalise le compte rendu d'inspection et procède à son envoi par mail :
 - au Chef CA,
 - au Directeur des vols,
 - au représentant d'Aéroports de Paris,
 - au secrétariat du club support qui archive le document papier pour trace.

Processus de maintenance du matériel vol de nuit et des balises

Un responsable technique est chargé de la gestion des balises tout au cours de l'année.

Le responsable logistique de séance assure le contrôle et la charge rapide si nécessaire avant la séance. Il procède à la maintenance mineure si besoin (changement d'ampoule ou batterie de secours)

Les balises sont entreposées dans un local spécifique et suffisamment ventilé.

L'ensemble des balises est relié à un chargeur général par groupes de six balises stockées sur étagères. Un tableau témoin indique par des ampoules la charge complète (les ampoules s'éteignent) des batteries.

Les batteries sont conformes au dossier technique validé par le STAC

En principe, elles sont chargées pour être opérationnelles dès le mardi précédent ;

Le chargeur possède une fonction charge rapide qui peut être activée si besoin deux heures au moins avant l'opération de pose.

L'ensemble des balises est sécurisé par des fusibles et disjoncteurs.

Hors saison, les balises sont maintenues en état par une légère charge périodique.

Une révision générale est assurée avant la nouvelle saison.