

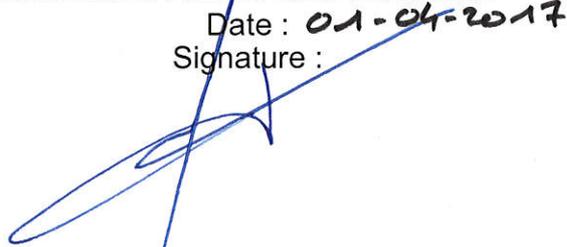
COBAS



Communauté d'Agglomération
Bassin d'Arcachon Sud

CONSIGNES D'EXPLOITATION

AERODROME D'ARCACHON - LA TESTE DE BUCH -LFCH-

ETABLI ET VERIFIE	APPROUVE
<p>Directeur Aérodrôme & Responsable du SMS M. Frédéric PATEY Date : <i>01-04-2017</i> Signature : </p> <p></p>	<p>Responsable du prestataire Président de la COBAS Mme Marie Hélène DES ESGAULX Date : <i>01-04-2017</i> Signature : </p>

SOMMAIRE

Introduction

I-1 GENERALITES

I-2 RENSEIGNEMENTS SUR L'AERODROME, INFORMATION
AERONAUTIQUE ET INSPECTIONS DE L'AIRE DE MOUVEMENTS

I-2.1 information aéronautique

I-2.2 information sur l'état et le fonctionnement des installations et inspections de
l'aire de mouvements

I-3 PROCEDURES SPECIFIQUES AUX TRAVAUX

I-4 PLAN DE SECOURS D'AERODROME

I-5 INFORMATION EN CAS DE PANNE

I-6 CONTROLE D'ACCES, UTILISATION ET CIRCULATION SUR L'AIRE
DE MANŒUVRE

I-7 PROCEDURES LIEES AU FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS
ET AUX MOUVEMENTS A LA SURFACE

I-8 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES
AERONEFS SUR LES AERODROMES

I-9 LUTTE CONTRE LE PERIL ANIMALIER

I-10 CONTROLE DES OBSTACLES

II-1 OPERATIONS DE MAINTENANCE/ PROGRAMME D'ENTRETIEN

III-1 ACTIVITES PARTICULIERES

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 :
 - Informations sur l'état et le fonctionnement des installations et inspections de l'aire de mouvement
- ANNEXE 2 :
 - Note sur la fourniture d'information aéronautique
- Annexe 2 bis
 - Fiche réflexe
- ANNEXE 3 :
 - Activités particulières

INTRODUCTION

Conformément à l'arrêté du 28 08 2003 (CHEA) modifié par l'arrêté du 14 03 2007, portant sur l'homologation des aérodromes civils, le présent recueil définit les procédures d'exploitation de l'aérodrome d'Arcachon La Teste de Buch, dont la gestion est assurée par la **Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)**

L'aérodrome possède un service d'information **AFIS** pour lequel un manuel d'exploitation (MANEX) a été élaboré.

Chaque fois que cela sera compatible le présent recueil de consignes fera référence au MANEX, consultable à la vigie de l'aérodrome.

I-1 Généralités :

Le présent recueil de consignes fait l'objet d'un dépôt auprès des services de la DSAC-SO, les modifications éventuelles lui sont transmises, ainsi que toute altération d'infrastructure impliquant l'exploitation de la plate forme.

I-2 Renseignements sur l'aérodrome et information aéronautique

I-2.1 : Information aéronautique :

Les données sont recensées et fournies conformément aux documents annexés au présent recueil (annexe II), intitulé « note sur la fourniture d'information aéronautique » (Protocole d'accord SNA/SO : COBAS du 21/09/2009)

I-2.2 : Informations sur l'état et le fonctionnement des installations et inspections de l'aire de mouvements :

Les renseignements sur l'état et le fonctionnement des installations connexes et l'inspection de l'aire de mouvements sont communiqués aux organismes appropriés des services d'information aéronautique selon les consignes de la fiche intitulée « informations sur l'état et le fonctionnement des installations et inspections de l'aire de mouvements »

I-3 Procédures spécifiques à la réalisation de travaux

La COBAS, gestionnaire de l'aérodrome avise la direction DSAC-SO des projets de travaux pouvant impacter l'exploitation de l'aérodrome et son homologation.

Elle établit et consigne la procédure à mettre en œuvre, afin de garantir la sécurité des aéronefs des véhicules et des personnes, durant la réalisation des travaux (fiche travaux-annexée au MANEX AFIS).

La procédure est applicable à tous les intervenants.

Elle est communiquée à la DSAC-SO.

I-4 Le plan de secours d'aérodrome

Une fiche reflexe est annexée au présent document (annexe II bis).

Elle permet de lancer l'alerte en cas d'accident ou d'incident, selon que l'AFIS est présent ou non.

I-5 Informations en cas de panne

Les procédures d'information sur le fonctionnement dégradé de certains systèmes et sur l'état de l'aire de manœuvres, ainsi que sur les modalités de l'inspection de cette aire sont décrites dans l'annexe II au présent document.

I-6 Contrôle d'accès, utilisation, et circulation des véhicules sur l'aérodrome

Les véhicules ne peuvent circuler sur l'aire de manœuvre et dans les surfaces de dégagement aéronautique que dans les conditions fixées par l'exploitant de l'aérodrome.

Le conducteur d'un véhicule sur l'aire de manœuvre a reçu la formation appropriée pour les tâches à accomplir et se conforme aux instructions décrites dans les consignes. (MANEX & 8.4.5)

Il doit respecter les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux de signalisation ;

Sans cette formation il est escorté ou piloté par un agent ayant reçu la formation ;

Les véhicules de service appelés à intervenir sur l'aire de manœuvre comportent un équipement tel qu'indiqué au MANEX (& 8.4.5)

Les véhicules incendie sont de couleur rouge équipés de gyrophares bleus et d'émetteur récepteur radio – véhicules du SDIS 33.

Tout véhicule ne répondant pas aux critères fixés ci-dessus ou à des consignes particulières doit être escorté ou interdit de pénétration en zone réservée.

La procédure de pénétration et de circulation est décrite au MANEX (&8.4.5) qui prévoit notamment que :

- La pénétration de véhicules sur la piste par mauvaises conditions météo est interdite.

- La pénétration de véhicules sur la piste sans s'être assuré de l'absence de mouvement d'aéronef est interdite

- L'écoute radio sur l'aire de manœuvre est obligatoire si le véhicule est équipé.

- L'annonce sur la fréquence assignée à l'aérodrome ou d'auto information, est obligatoire avant de pénétrer sur la piste.

I-7 Procédures d'exploitation liées au fonctionnement des équipements et aux mouvements à la surface.

Généralités

Les mouvements de départ/d'arrivée, ou aux abords de l'aérodrome, de jour comme de nuit, devront s'effectuer conformément :

- Aux prescriptions des règles de l'air et des services de la circulation aérienne (Règlement UE 923/2012 SERA)

- Aux dispositions de l'arrêté du 17/07/1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par des aéronefs

- Aux dispositions de l'instruction n°20129 DNA du 29/01/1993 relative aux règles particulières d'utilisation de nuit d'un aérodrome en l'absence d'organisme de la circulation aérienne.

- Aux dispositions de l'arrêté relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP) et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome (PCL)

Il est interdit d'utiliser une voie de circulation :

- De nuit, en l'absence de panneau d'obligation lumineux au point d'arrêt ou autre moyen de balisage lumineux acceptable ou de panneau réfléchissant
- De jour, par mauvaise condition de visibilité et de distance par rapport aux nuages. (Arrêté du 03/03/2006).

Entretien du balisage lumineux

Les feux de balisage de piste ou voie de circulation ou partie de voie de circulation fermée ne sont pas allumés sauf pour l'entretien et sous réserve de consignes.

Cas d'impossibilité de matérialiser un point d'arrêt :

Lorsque les points d'arrêt n'ont pas été établis, tout aéronef doit attendre à une distance du bord de piste au moins égale à :
30m pour la piste non revêtue

VFR de nuit limité aux seuls pilotes autorisés :

Le VFR de nuit est limité aux seuls pilotes autorisés par l'Aéroclub du Bassin d'Arcachon (ACBA) et soumis à un protocole de coordination pour la gestion des vols de nuit (COBAS / ACBA) qui reprend les conditions énumérées ci-dessous

La qualification vol de nuit doit être mentionnée sur le carnet de vol du pilote par le FI puis mentionnée sur la licence par l'autorité (DSAC).

Le pilote doit être membre et autorisé par l'ACBA.

Sur demande une liste composée de l'identité des pilotes est fournie par l'aéroclub ACBA ou le chef pilote.

Des consignes opérationnelles sont rédigées par l'ACBA (conformément au Règlement UE 923/2012 SERA PARTIE 5. Ces consignes sont à disposition des pilotes autorisés au club house de l'ACBA.

Exploitation des équipements

VFR de nuit situation normale :

Le balisage lumineux comporte un PCL.

Les pistes, voies de circulation et panneaux est en fonction avant que l'aéronef circule sur l'aire de manœuvre et tant que l'aéronef évolue en dessous de la hauteur minimale de 650 mètres (2200 pieds) au-dessus du sol (instruction DNA 20129 du 29/01/93).

Les modalités particulières de mise en route du balisage, décrites dans les consignes définies par l'ACBA, identifient :

Les personnes habilitées.

Les manœuvres à effectuer et la localisation du poste énergie.

Les vérifications de fonctionnement à réaliser.

VFR de nuit en situation dégradée :

Le balisage n'est pas secouru.

Si le balisage ne fonctionne pas le dégagement doit être réalisé sur Bordeaux Mérignac.

Les conditions minimales météorologiques à respecter sont celles définies par l'arrêté du 03/03/2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

I-8 Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ayant un niveau de protection égal à 1

-cas de l'aérodrome d'Arcachon la Teste de Buch-

Conformément aux articles D.213-1 et D213-9 du code de l'aviation civile, les modalités d'intervention sur l'aérodrome, en cas d'accident ou d'incident d'aéronefs sont les suivants :

1- L'organisation :

- La fiche reflexe –annexée au présent document- est affichée au club house de l'ACBA ainsi que sur les murs de la vigie.

- Un plan d'intervention est établi avec le SDIS 33.

La fiche reflexe indique les coordonnées de l'alerte à mettre en œuvre et l'accompagnement des secours à réaliser.

2- Les moyens :

- Deux extincteurs poudre de 50kg chacun sont à disposition.

Un près de la soute à carburants.

L'autre à l'aire de distribution des carburants.

3° La procédure

- L'alerte est donnée par la personne qui est témoin de l'accident ou incident, selon modalités précisées par la fiche reflexe.

- Le guidage des secours : en période AFIS, selon le plan d'intervention, les secours se présentent à la tour pour accès et cheminement à déterminer ;

- Hors AFIS, les secours, opèrent seuls dans le respect des dispositions du plan d'intervention.

- La sécurisation de la piste :

Durant l'AFIS, l'agent informe le BRIA, conformément au MANEX (& 2.3/2.4)

Hors AFIS : IP DSAC après notification (annexe II bis)

I-9 Lutte contre le péril animalier

Action préventive dans le domaine sanitaire.

La zone réservée de l'aérodrome fait l'objet d'un contrôle quotidien, au cours de l'inspection de piste, afin de déterminer que des déchets industriels ou décharges pouvant attirer les animaux n'aient pu être déposés.

La zone réservée de l'aérodrome est clôturée sauf une partie au sud et en bordure du canal des Landes. A ce niveau des panneaux indiquent l'interdiction d'accès, pour éviter l'intrusion de personnes accompagnées d'animaux.

I-10 Contrôle des obstacles

Conformément au MANEX (&3.12) les obstacles éventuels pouvant impacter les dégagements des pistes sont observés au cours des inspections de piste.

Le paragraphe 3.12 du MANEX expose la procédure à suivre pour prévenir la DSAC-SO, et pour la parution d'une information aéronautique adaptée.

II-1 Opérations de maintenance

Programme préventif d'entretien

Des surfaces de l'aire de mouvement :

L'état apparent de la surface des pistes et voies de circulation est contrôlé au cours de l'inspection de piste par les agents AFIS.

Le paragraphe 8.4.1 du MANEX détermine les suites à donner lorsque l'état paraît détérioré

Un contrôle visuel systématique des clôtures, évacuation de drainage, balisages diurne, est réalisé par le personnel du gestionnaire deux fois par an.

L'aptitude du matériel incendie est vérifiée une fois par an selon un contrat de maintenance, par une entreprise spécialisée.

III-1 Activités particulières

Les conditions générales d'utilisation de l'aérodrome sont décrites sur la carte VAC ainsi que les procédures et consignes particulières.

Les **activités particulières** sont décrites dans l'annexe III du présent document.

Les détails des activités particulières font l'objet de consignes et de protocoles annexés au MANEX.

ANNEXE I

Informations sur l'état et le fonctionnement des installations et inspections de l'aire de mouvement
arrête du 28/08/2003 relatif aux conditions d'homologation et des procédures d'exploitation des aérodromes, modifiés par l'arrêté du 14/03/2007

AERODROME d'ARCACHON LA TESTE DE BUCH

I - Définitions :

1-1 Aire de mouvement (plan joint)

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

1-2 Aire de trafic

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

1-3 Aire de manœuvre

- Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface qui comprend notamment la ou les pistes, les voies de circulation et les abords de ces dernières à l'exclusion des aires de trafic.

1-4 Mouvement

- Chaque décollage ou chaque atterrissage d'aéronef.

1-5 Contaminant

- Substance indésirable sur une chaussée aéronautique susceptible d'altérer les performances pendant les opérations de roulage, de décollage et d'atterrissage.

II -Fonctionnement des installations, état de l'aire de mouvement et inspection de l'aire de mouvement.

2-1 Fonctionnement des installations et état de l'aire de mouvement.

Le fonctionnement des installations connexes et l'état de l'aire de mouvement sont surveillés et des comptes-rendus sont communiqués sur des questions intéressant l'exploitation ou influant sur les performances des aéronefs notamment sur ce qui suit :

-Travaux de construction ou d'entretien. (fiche de sécurité ARMO réalisée avant tout travaux)

-Parties irrégulières ou détériorées d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic.

-Présence de neige, de neige fondante ou de glace sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic.

- Présence d'eau sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic.
- Congères ou amoncellement neigeux à proximité d'une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic.
- Présence d'agents chimiques, liquides de déglçage, sur une piste une voie de circulation ; autres dangers temporaires, y compris les aéronefs en stationnement.
- Panne ou irrégularité de fonctionnement de la totalité ou d'une partie des aides visuelles de l'aérodrome.
- Panne de l'alimentation électrique normale ou de secours.
- Ornières ou déformation importante de l'état de la surface ou nids de poule.

2-2 Inspection de l'aire de mouvement

2-2-1 Objectif

L'objectif de l'inspection de 1er niveau dans le cadre de l'entretien de l'aire de mouvement de l'aérodrome est de vérifier son état apparent, sans expertise approfondie pour les aérodromes ouverts à la CAP.

2-2-2 Principes généraux.

Les inspections de l'aire de mouvement consistent à :

- Collecter des informations sur l'état global de l'aire.
- Informar la DSAC-SO.
- Effectuer si besoin des actions correctives immédiates.

ANNEXE I

2-2-3 Procédure d'inspection.

La procédure d'inspection de l'aire de mouvement est décrite dans le MANEX (& 8.4.1)

De plus un protocole de coordination pour la gestion des vols de nuit est établi entre la COBAS et le gestionnaire du balisage (l'ACBA).

Elle prévoit notamment une inspection par jour pour la piste en herbe et une inspection avant chaque prise de service pour la piste revêtue, et porte entre autre sur :

- La présence de travaux non prévus.
- La détérioration de la surface de la chaussée.
- La détérioration des aides visuelles.
- La présence de contaminants.

-La présence de dangers temporaires (objets, débris, animaux, oiseaux) y compris des aéronefs mal placés.

Tout autre état intéressant l'exploitation ou influant sur les performances des aéronefs.

III- Processus de décision pour prise de mesure corrective

Le MANEX (& 8.4.1/ 5.1) définit la procédure de transmission de l'information consécutive à la découverte d'anomalie : (information à la direction, au BRIA en cas d'urgence, transmission d'une information pour parution d'un NOTAM, d'une modification de carte VAC)

IV- Mesures conservatoires

Le MANEX (& 3.2) définit les mesures de correction en urgence si nécessaire (BRIA et direction) en vue de l'information portant sur l'arrêt immédiat de la circulation, décollage et atterrissage sur la piste.

V- Actions correctrices à moyen terme

La publication d'un NOTAM ou la modification de la carte VAC sont prévus au MANEX (& 3.2/3.1.2) pour les cas de maintien d'indisponibilité de la piste plusieurs jours, ou d'impact permanent sur les dégagements notamment.

Le gestionnaire alerté dès le constat, prend les mesures qu'il juge appropriées en fonction de la charge financière comparée aux contraintes posées à la circulation aérienne.

VI- Comptes rendus, transmission de l'information et archivage

Après une inspection de l'aire de mouvement ou dans le cadre de la surveillance de l'aire, les actions et les observations ainsi que les heures de début et de fin doivent être consignées dans un registre.

Chaque anomalie relative à l'inspection doit faire l'objet d'un compte rendu écrit et numéroté de manière séquentielle, dans la mesure du possible.

Toute anomalie significative constatée, quelque soit le domaine, doit faire l'objet d'un compte rendu à :

DSAC-SR fax : 05 57 92 83 79

Courriel : dsacso-aerodrome@aviation-civile.gouv.fr

En dehors des heures de bureau week-end et jours fériés

BRIA : 05.57.92.60.84

VII- Mesures de remplacement dans le cas où une procédure prévue ne pourrait pas être appliquée :

Le MANEX (&3.2) prévoit la transmission des informations en urgence par l'agent en poste à l'AFIS en l'absence du directeur ou du responsable AFIS.

VIII- Services chargés de la surveillance, de l'inspection et de l'information

Conformément au MANEX (& 8.4.1) les agents AFIS sont chargés de l'inspection de l'aire de mouvement.

Ils transmettent l'information soit en urgence (directement au BRIA) soit à la hiérarchie (responsable AFIS /direction) aux fins de procédures de notification par NOTAM ou carte VAC

ANNEXE 2

NOTE SUR LA FOURNITURE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

(Arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique)

I – Objectif de la note

La publication d'une information aéronautique exacte et diffusée à temps a pour objet de garantir aux usagers une utilisation sûre de l'aérodrome, leur permettre de préparer leur vol en respectant les règles de sécurité en vigueur et porter à leur connaissance les caractéristiques des services qui leur sont offerts.

L'objectif de la note est d'aider l'exploitant d'un aérodrome non contrôlé à mettre en place une procédure locale concernant le recueil et l'élaboration des données et les renseignements aéronautiques à publier.

A noter :

En application de l'arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique, un protocole entre le service de la navigation aérienne (SNA) et l'exploitant précisant les données à transmettre et les modalités de transmission est à établir. Celui-ci complètera la procédure locale.

II – Champ d'application

Cette procédure locale concerne :

1. L'information aéronautique à caractère permanent :
 - AIP et amendements de l'AIP. (Le terme AIP couvre l'AIP France (AIP, Atlas VAC aérodromes, Atlas VAC-Hélicoptères, et les AIP outre-mer). Ces publications sont diffusées par le service de l'information aéronautique (SIA) selon le système de planification nommé AIRAC (régulation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques), dans un délai de 56 ou 84 jours.
2. L'information aéronautique à caractère temporaire :
 - NOTAM (avis aux navigateurs aériens) et SUP AIP :
Un NOTAM est établi et publié dans le cas des renseignements ci-après (cf textes OACI/Annexe 15 §5.5.1) :
 - mise en service, fermeture ou importante modification dans l'exploitation d'aérodromes/hélistations ou de pistes;
 - mise en service ou retrait d'aides radioélectriques ou autres à la navigation aérienne, ainsi que d'aérodromes/hélistations y compris interruption ou rétablissement du service, modification de fréquences, changement dans les heures de service notifiées, changement d'indicatif, changement d'orientation (aides directionnelles), modification de l'emplacement, variations de puissance d'au moins 50 %;
 - mise en service, retrait ou modification importante d'aides visuelles;
 - interruption ou remise en service d'éléments majeurs des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome;
 - apparition ou correction de défauts ou d'entraves majeurs dans l'aire de manœuvre;
 - modifications et limitations dans la disponibilité de carburant, d'huile,
 - installation, retrait ou remise en service de phares de danger balisant les obstacles à la navigation aérienne;
 - existence de dangers affectant la navigation aérienne (y compris obstacles, exercices militaires, manifestations aériennes, courses et activités majeures de parachutisme hors des emplacements promulgués);

.../...

- élévation, suppression ou modification d'obstacles à la navigation aérienne dans les aires de décollage/montée, d'approche interrompue, d'approche ainsi que dans la bande de piste;
- désignation, annulation ou changement d'indicateur d'emplacement;
- changements du niveau de protection normalement disponible à un aéroport aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie; un NOTAM sera établi s'il y a changement de catégorie,
- existence, élimination ou importantes modifications de conditions dangereuses dues à la neige, la neige fondante, l'eau ou la glace sur l'aire de mouvement.

Il est recommandé d'envisager de publier un NOTAM dans toute autre circonstance pouvant avoir des incidences sur l'exploitation des aéronefs notamment la présence d'obstacles.

Il est recommandé de donner un préavis aussitôt que possible de toute annulation ultérieure des activités, de toute réduction des heures où celles-ci se déroulent ou de toute réduction des dimensions de l'espace aérien.

Il est souhaitable de donner, chaque fois que cela est possible, un préavis d'au moins 24 heures pour permettre de mener à bien, en temps utile, le processus de notification.

III – Transmission de l'information aéronautique

L'exploitant de l'aéroport est responsable du recueil et de la transmission à son SNA de rattachement, des données et renseignements vérifiés et validés nécessaires à la production de l'information aéronautique de sa plate-forme.

Fiche reflexe

En cas d'incident ou d'accident

Durant l'activité de l'AFIS :

Alerter

Par contact radio 119,075

Par téléphone : 05 56 54 72 80

Directement à la vigie

En dehors de l'activité de l'AFIS :

Alerter

SAMU : 15 ou portable 112

Pompiers : 18

Police : 05 57 72 29 30

Gendarmerie : 05 57 52 74 30

Gestionnaire : 06 42 79 58 22

Prévenir BRIA : 05 57 92 60 84 ou 05 57 92 83 31

IP DSAC via le BRIA

Enquêteur de 1^{ere} information(EPI) via le BRIA

ANNEXE -3-

ACTIVITES PARTICULIERES

-PARACHUTAGE SUR AERODROME-

Cf. Protocole d'accord relatif à la pratique du parachutisme sur L'aérodrome d'Arcachon-La Teste de Buch joint au MANEX.

De manière générale, le largage de parachutistes sur l'aérodrome est autorisé aux seuls détenteurs d'un protocole signé avec le gestionnaire.

L'activité de parachutage à la verticale de l'aérodrome existe sous la référence N°306 mentionnée dans la carte VAC.

Condition de l'autorisation :

1- A l'année, du vendredi au lundi et jours fériés lorsque que les zones R 31 ne sont pas actives, ou avec accord du Centre Militaire de Contrôle si elles sont actives, et conformément à la procédure décrite dans l'annexe 4 de la lettre d'accord avec CAZAUX.

2- Durant 4 semaines non consécutives par an et par entité avec calendrier prévisionnel (hors période de congés de CAZAUX), lorsque les zones R 31 ne sont pas actives, ou avec accord du Centre Militaire de Contrôle si elles sont actives, et conformément à la procédure décrite dans l'annexe 4 de la lettre d'accord avec CAZAUX.

3- De 9h à la première des deux valeurs atteintes: CS+30 ou 20h30 (heures locales) du 01/10 au 31/03. De 9h à 13h et de 15h à 20h30 (heures locales) du 01/04 au 30/09.

4- Au maximum 36 rotations par jour pour l'ensemble des organismes pratiquant l'activité si les avions utilisés disposent d'un groupe turbopropulseur (type PILATUS / SOLOY ou équivalent).

5- Si l'avion utilisé dispose d'un moteur à pistons (type Cessna 206 ou équivalent), le nombre des rotations sera ramené à 26 par jour et une coupure de 12h à 14h s'appliquera à la période du 01/10 au 31/03. Les vols en semaine devront faire l'objet d'une demande formelle et d'un accord écrit du gestionnaire.

L'activité s'entend de jour uniquement (décollage et atterrissage compris dans la plage horaire).

VOLTIGE

Cf. paragraphe 8.7 procédures diverses du MANEX

- 8.7.2.1 Utilisation de l'axe N°6650 à la verticale de l'aérodrome

Dispositions particulières

L'axe N° 6650 est limité à l'Est par la route départementale La Hume / Sanguinet. Les limites verticales sont comprises entre 3 000 ft AAL et le FL 100. L'activité sur cet axe ne peut débuter avant 09h00 heure locale et doit être impérativement terminée à 20 h00 heure locale.

De plus, la simultanéité des activités de parachutage et de voltige à la verticale de l'aérodrome est interdite.

- Pendant l'activité des zones LF-R31, l'utilisation de cet axe est autorisée selon les conditions suivantes :
 - ✓ Le pilote doit obtenir une autorisation de vol auprès de l'AFIS (qui coordonne avec l'APP de Cazaux) ou auprès du Chef de Quart de Cazaux APP.
 - ✓ Le pilote doit veiller la fréquence de Cazaux APP pendant toute la durée de l'exercice afin de pouvoir l'arrêter sur ordre de l'APP pour des raisons opérationnelles ou de sécurité.
 - En dehors de l'activité des zones LF-R31, le pilote veille les fréquences Arcachon Info et Aquitaine Info et signale à ces organismes le début et fin de voltige.
- ✓ Aquitaine Info signalera au pilote l'activation inopinée des zones LF-R 31.

8.7.2.2. – Utilisation de l'axe N°6645 « TAURES »

Pendant l'activité des zones LF.R 31 l'utilisation de cet axe est interdite.

- ✓ Le pilote doit donc s'assurer, avant le vol, de l'inactivité des zones LF-R 31 en contactant soit l'agent AFIS (qui coordonne avec la base aérienne), soit l'Officier de permanence de commandement de la base de Cazaux.
- ✓ le pilote veille les fréquences Arcachon Info et Aquitaine INFO et signale à ces organismes le début et fin de voltige.
- ✓ Aquitaine Info signalera au pilote l'activation inopinée des zones LF-R 31.

-TREUILLAGE-

Cf. protocole vol à voile joint au MANEX.

-Activité de treuillage sur AD annoncé sur ARCACHON INFO 119.075 Mhz

-AEROMODELISME-

Cf. protocole aéromodélisme joint au MANEX

-Activité aéromodélisme au sud-ouest des installations :

Dispositions particulières :

- HJ ,330ft AAL.

