

EBAR

AERODROME D'ARLON/STERPENICH



MANUEL D'AERODROME

AREL-AIR ASBL

info@arelair.be

INDEX	Page
1. ORGANISATION DE L'AERODROME	3
1.1. <i>Exploitation de l'aérodrome</i>	3
1.2. <i>Gestion de l'aérodrome</i>	3
2. DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE	3
2.1. <i>Localisation</i>	3
2.2. <i>Caractéristiques de l'aérodrome</i>	3
2.3. <i>Plan de l'aérodrome et de ses installations</i>	4
3. REGLEMENT D'UTILISATION DE L'AERODROME	6
3.1. <i>Conditions générales d'utilisation</i>	6
3.2. <i>Utilisation des pistes</i>	6
3.3. <i>Règles de circulation</i>	6
3.4. <i>Circuit d'aérodrome</i>	7
3.5. <i>Minima météorologiques</i>	7
3.6. <i>Ravitaillement</i>	8
3.7. <i>Circulation et stationnement des aéronefs</i>	8
3.8. <i>Circulation et stationnement des véhicules</i>	8
3.9. <i>Visiteurs</i>	8
3.10. <i>Responsabilité</i>	8
3.11. <i>Infraction</i>	9
4. PROCEDURES D'INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCENDIE	10
4.1. <i>Numéros d'appel des secours</i>	10
4.2. <i>Moyens d'intervention</i>	10
4.3. <i>Procédures de secours</i>	10
4.4. <i>Déclaration d'incident ou d'accident</i>	11

1. ORGANISATION DE L'AERODROME

1.1. Exploitation de l'Aérodrome

L'exploitant de l'Aérodrome d'Arlon/Sterpenich est l'association sans but lucratif *AREL-AIR_{ASBL}* enregistrée sous le numéro d'entreprise 0429.038.918.

1.2. Gestion de l'Aérodrome

AREL-AIR_{ASBL} est représentée et gérée par son conseil d'administration composé comme suit :

<i>Composition du Conseil d'Administration d'AREL-AIR_{ASBL} en date du 9 février 2019</i>		
<i>PRESIDENT</i>	<i>KOEUNE Jean-Paul</i>	<i>Um Kettenhouscht 10, L-9142 Burden, G.D. de Luxembourg</i>
<i>SECRETAIRE</i>	<i>DEPOUHON François</i>	<i>Rue du Panorama 95, B-6700 Arlon, Belgique</i>
<i>TRESORIER</i>	<i>VLASSELAER Werner</i>	<i>Ruelle des Haies 340, B-6717 Tontelange, Belgique</i>
<i>ADMINISTRATEUR</i>	<i>FOURNIER Bertrand</i>	<i>14, rue Henri Funck, L-8318 Capellen, G.D. de Luxembourg</i>
<i>ADMINISTRATEUR</i>	<i>DONCEEL Paul</i>	<i>Mellerbaach 5, L-9351 Bastendorf, G.D. de Luxembourg</i>
<i>ADMINISTRATEUR</i>	<i>LEMOINE Daniel</i>	<i>Rue A. Gillen 9, B-6700 Arlon, Belgique, Belgique</i>
<i>ADMINISTRATEUR</i>	<i>HAUTECOEUR Yvan</i>	<i>3, rue de l'Eglise, L-8526 Colpach-Bas, G.D. de Luxembourg</i>
<i>ADMINISTRATEUR</i>	<i>NICOLAS Hervé</i>	<i>Rue de la Cour 19A, B-6792 Rachecourt, Belgique</i>
<i>ADMINISTRATEUR</i>	<i>AMBROISE Didier</i>	<i>Rue du Village 5, B-6790 Aubange, Belgique</i>

Ce manuel d'aérodrome ainsi que ses amendements sont établis et approuvés par *AREL-AIR_{ASBL}*.

- *Adresse du siège social d'AREL-AIR_{ASBL} :* *Rue du Panorama 95, B-6700 Arlon*
- *Commandant d'aérodrome :* *VLASSELAER Werner*
- *Suppléant du commandant d'aérodrome :* *REBIEN Hans*

2. DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE

2.1. Localisation

L'aérodrome d'Arlon-Sterpenich est implanté au lieu-dit « Auf Budenacht » sur les parcelles cadastrées n° G290e, G290g et G290h de la Commune d'Arlon / 3e division / Autelbas / Section G.

L'aérodrome se situe à 400 m au nord de la route nationale 4, borne kilométrique 188, entre les villages de Clairefontaine et Steinfort. L'aérodrome est accessible en voiture depuis Arlon par la N4 ou par l'autoroute E411, sortie E33, via la route traversant en ligne droite le village de Sterpenich.

2.2. Caractéristiques de l'aérodrome

APPELLATION	ARLON / Sterpenich
CODE OACI	EBAR
CATEGORIE	ULMODROME
CLASSE	Classe II (PPR)
ACTIVITES	<u>Aérodrome uniquement accessible aux aéronefs ultra-légers motorisés</u>
POSITION	49° 39' 46" N – 05° 53' 13" E
ALTITUDE	1138 ft AMSL / 347 m

AREL-AIR, Association Sans But Lucratif (ASBL), rue du Panorama 95, B-6700 Arlon, Belgique

PISTE	RWY 09/27 – QFU 085° / 265°
SURFACE	HERBE
DIMENSIONS	150 m x 30 m
RADIO	Auto-information sur 123.430 MHz (<i>recommandé</i>) <i>Indicatif d’appel « Sterpenich info »</i>
INTEGRATION	Verticale terrain à minimum 2000 ft AMSL
CIRCUIT	Toujours au SUD du terrain à 1700 ft AMSL
ESPACE AERIEN	Class G : GDN – 2500 ft AMSL TMA ELLX Class D : 2500 ft AMSL – FL95
PRECAUTIONS	Ne pas survoler les villages ni les habitations isolées. Approches et départs par l’EST et l’OUEST interdits. Luxembourg TMA au-dessus du terrain à 2500 ft AMSL. Rouleaux par vent N/NE au seuil de piste
OUVERTURE	PPR strict (<i>Prior Permission Required</i>)
DIVERSIONS	St-Hubert 320° 54 km – Orchimont 292° 73 km
CARBURANT	Stations-service à Steinfort à 1,6 km

2.3. Plan de l’aérodrome et de ses installations

Les localisations des bande de piste, voie de circulation, aire de trafic, bureau de piste, aire à signaux, manche à air et hangars sont reprises à la figure 1.

L’emplacement du bureau de piste est signalé par une plaque portant une lettre C noire sur fond jaune, comme repris ci-contre.



Dans le bureau de piste, les informations suivantes sont mises à la disposition des pilotes :

- L’eAIP Belgique et Luxembourg et les NOTAMs en vigueur, au moyen de l’ordinateur à disposition ;
- La dernière édition de la carte aéronautique IGN 1/250 000 « Low Air Belgium » ;
- Le registre des vols ;
- Ce manuel d’aérodrome.

L’aire à signaux comprend les indications suivantes :

Une manche à air placée au centre de l’aire à signaux pour indiquer la direction du vent	
Un T d’atterrissage blanc indiquant la direction à utiliser pour l’atterrissage et le décollage	
Une flèche blanche indiquant lorsque le circuit MAIN DROITE est en vigueur pour le décollage et l’atterrissage. Si aucune flèche n’est observée, le circuit MAIN GAUCHE est en vigueur	
Un carré rouge avec une diagonale jaune, indiquant que l’aérodrome est ouvert et que des précautions particulières doivent être prises à l’approche du terrain ou à l’atterrissage	
Ou un carré rouge avec une croix jaune indiquant que l’aérodrome est fermé et que les atterrissages sont interdits	

La fréquence radio de l’aérodrome est indiquée au sol sur le côté sud de l’aire à signaux.

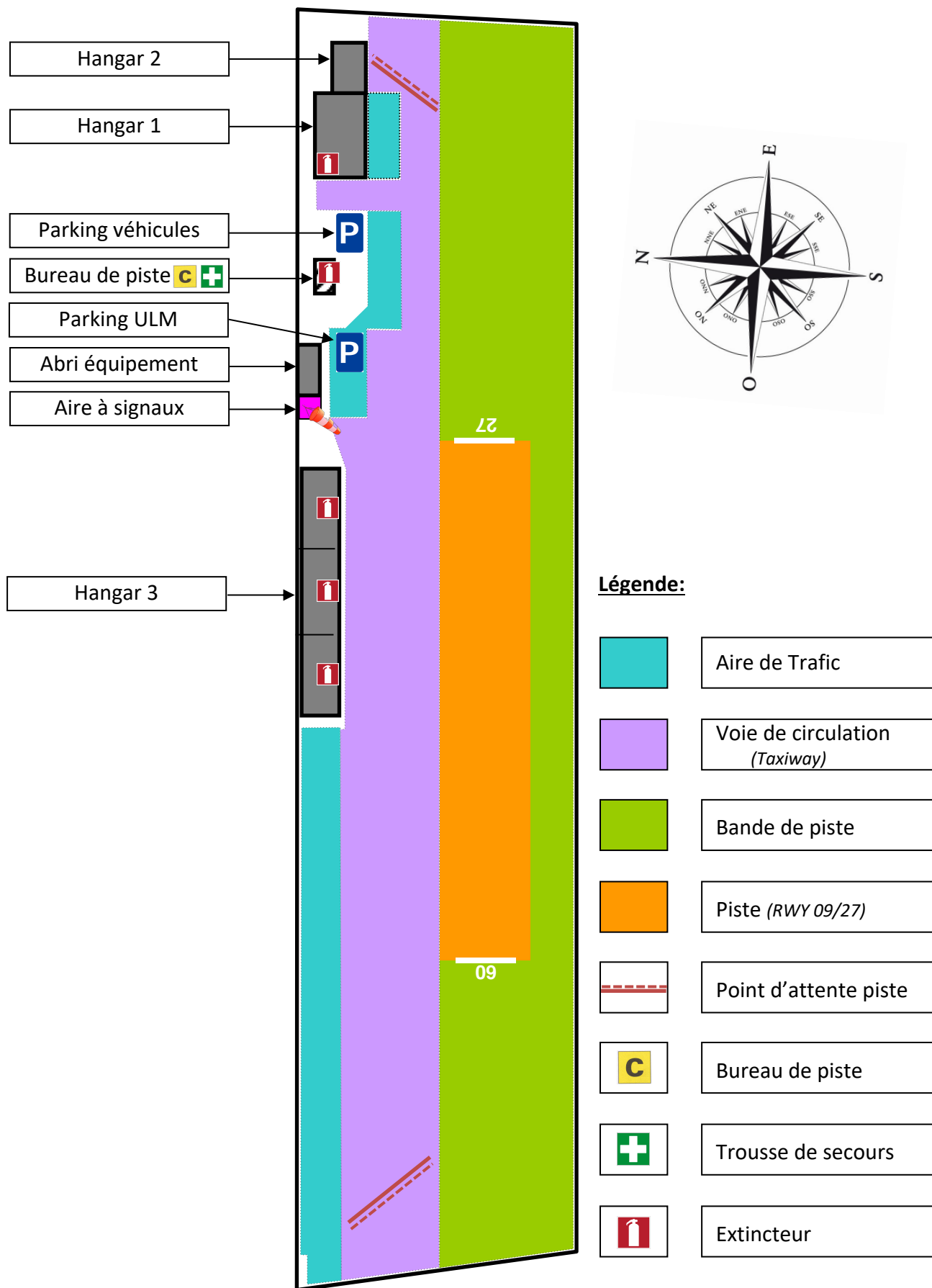


Figure 1 : Plan d'implantation de l'aérodrome d'Arlon/Sterpenich

3. REGLEMENT D'UTILISATION DE L'AERODROME

3.1. Conditions générales d'utilisation

- Art. 1. L'utilisation de l'aérodrome est réservée aux aéronefs ultralégers motorisés enregistrés et disposant d'une assurance responsabilité civile. Cette assurance doit être en ordre de validité lors de chaque vol.
- Art. 2. L'utilisation de l'aérodrome est soumise à la permission de son exploitant et du commandant d'aérodrome ou de l'un de ses suppléants.
- Art. 3. Les pilotes doivent respecter les règles de l'air.
- Art. 4. Les sauts en parachute sur l'aérodrome sont interdits.
- Art. 5. Il est interdit de laisser traîner des objets et déchets au sol de quelque nature que ce soit dans l'enceinte de l'aérodrome.
- Art. 6. La présence d'animaux est strictement interdite sur la bande de piste et les aires de manœuvre.

3.2. Utilisation des pistes

- Art. 7. Le commandant d'aérodrome ou son suppléant désigne la piste en service en fonction des conditions météorologiques suivantes :
- PISTE 09 : Direction du vent entre 0° et 180° ET Vitesse du vent égale ou supérieure à 5 km/h
 - PISTE 27 : Direction du vent entre 180° et 360° OU Vitesse du vent inférieure à 5 km/h

3.3. Règles de circulation

- Art. 8. Un aéronef doit respecter le circuit d'aérodrome, les indications de l'aire à signaux et les consignes du commandant d'aérodrome ou de son suppléant.
- Art. 9. Les déplacements des aéronefs sur l'aire de trafic et la voie de circulation se font au pas.
- Art. 10. Il appartient au pilote de toujours garder une distance de sécurité suffisante entre deux aéronefs pour assurer la séparation, plus concrètement :
- Un aéronef ne peut pas accéder à la bande de piste si celle-ci n'est pas libre de tout aéronef ou obstacle.
 - Un aéronef ne peut pas accéder à la bande de piste si un autre aéronef est en étape de base ou en finale.
 - Un aéronef ne peut décoller que si la bande de piste ainsi que la montée initiale sont libres de tout aéronef ou obstacle.
 - Un aéronef en dernier virage avant l'atterrissage ne peut pas continuer son approche et son atterrissage si la bande de piste n'est pas libre de tout aéronef ou obstacle.
- Art. 11. Les dernières vérifications (*Checks*) avant le décollage doivent être effectuées AVANT l'alignement dans l'axe de piste, soit sur l'aire de trafic, soit sur la voie de circulation ou encore au point d'arrêt.
- Art. 12. Un pilote qui vole dans le circuit ou près de l'aérodrome doit observer le trafic dans le but d'éviter toute collision, se conformer au trafic d'aérodrome ou l'éviter, et respecter les couloirs aériens, les altitudes d'intégration ainsi que le circuit.
- Art. 13. Il est interdit de réaliser des « low pass » en dehors de l'axe de piste et en contre QFU (*c.-à-d. à contresens de la piste en service*).
- Art. 14. Les tours de piste et toucher-décoller sont à éviter les dimanches matin, les jours fériés et aux heures des repas en été par respect pour la quiétude du voisinage.

3.4. Circuit d'aérodrome

Art. 15. Le circuit d'aérodrome repris à la figure 2 est toujours au SUD de la piste et peut donc être un circuit MAIN GAUCHE ou MAIN DROITE selon la direction et la vitesse du vent :

- Le circuit est « MAIN GAUCHE » en cas d'utilisation de la PISTE 27.
- Le circuit est « MAIN DROITE » en cas d'utilisation de la PISTE 09.

Art. 16. L'intégration du circuit d'aérodrome se fait à 1700 ft AMSL (560 ft AGL) au début du vent arrière après un survol à la verticale du terrain à une altitude de minimum 2000 ft AMSL (860 ft AGL) pour visualiser l'aire à signaux et le trafic d'aérodrome.

Art. 17. Les couloirs aériens à respecter pour rejoindre ou s'éloigner de l'aérodrome et les zones interdites de survol sont repris sur la figure 2.

Art. 18. Dans le voisinage de l'aérodrome, le survol des maisons isolées et des villages suivants est interdit :

- | | | |
|--------------------|-------------|-----------------|
| ○ Autelhaut | ○ Eischen | ○ Steinfort |
| ○ Autelbas-Barnich | ○ Hobscheid | ○ Sterpenich |
| ○ Clairefontaine | ○ Hagen | ○ Kleinbetingen |

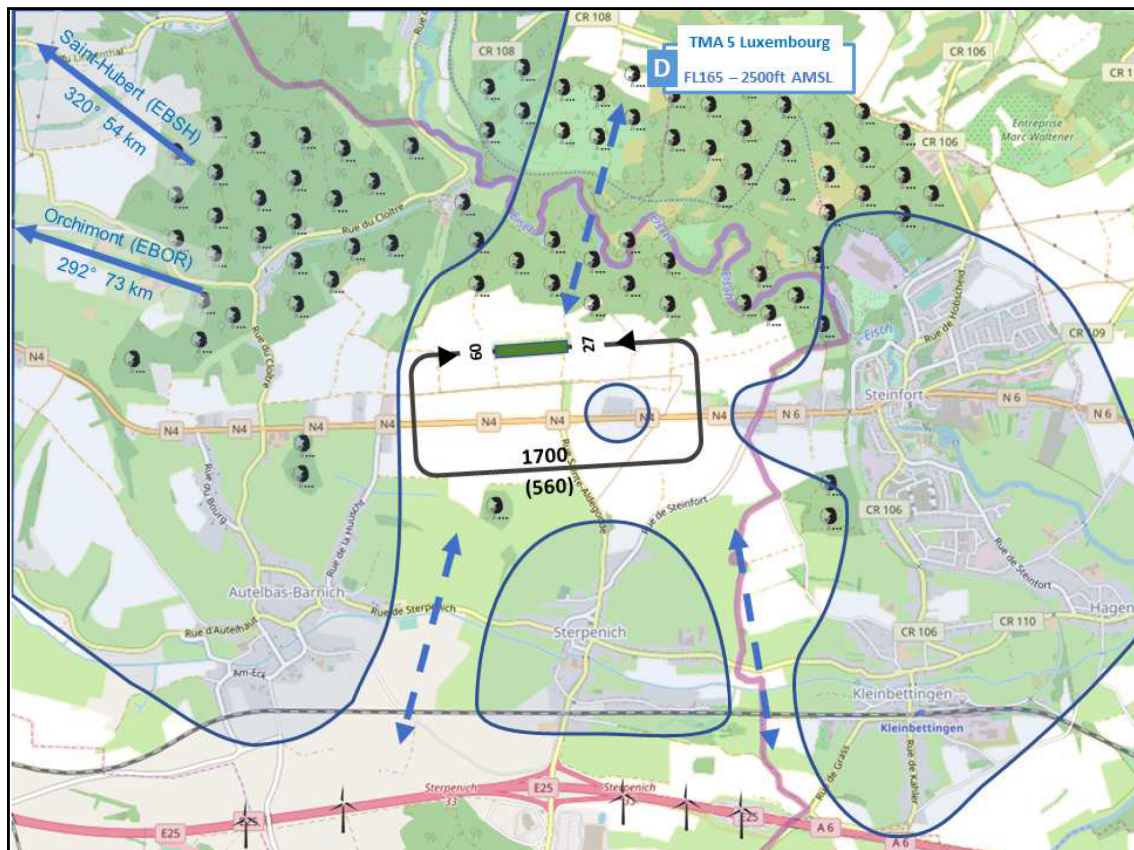


Figure 2 : Carte d'approche et du circuit de l'aérodrome d'Arion/Sterpenich

3.5. Minima météorologiques

Art. 19. Les minima météorologiques requis pour utiliser l'aérodrome sont :

- Plafond > 500 ft
- Visibilité au sol et en vol > 3 km
- Vitesse du vent < 20 km/h si venant du 315° au 45° ou du 135° au 195°
- Vitesse du vent < 40 km/h si venant du 45° au 135° ou du 195° au 315°

3.6. Ravitaillement

- Art. 20. Le mélange de carburant et le ravitaillement en carburant se font exclusivement par le pilote à l'extérieur et à l'écart des hangars. Lors du remplissage de son réservoir, le pilote veillera à ne pas verser de carburant sur le gazon.
- Art. 21. Il est interdit à toute personne, pilote, visiteur ou autre, de fumer, de provoquer des étincelles ou d'utiliser des appareils radioélectriques lors de la manipulation de carburant et du ravitaillement en carburant.

3.7. Circulation et stationnement des aéronefs

- Art. 22. Il est interdit de stationner un aéronef dans les voies de circulation et bande de piste. Les aéronefs doivent être stationnés dans la zone de parking qui leur est réservée.
- Art. 23. Il est interdit de sortir et rentrer dans les hangars « *hélice tournante* ».
- Art. 24. Lors du démarrage du moteur, l'appareil est maintenu à l'arrêt et orienté de telle manière que le souffle de l'hélice ne provoque pas de nuisances aux personnes, aéronefs et installations légères permanentes ou temporaires présents à proximité.

3.8. Circulation et stationnement des véhicules

- Art. 25. Le stationnement des véhicules se fait sur le parking à côté du bureau de piste (*chalet*).
- Art. 26. Il est interdit à tout véhicule « *non autorisé* » de circuler ou stationner sur la bande de piste et les voies de circulation.
- Art. 27. Le commandant d'aérodrome ou son suppléant peut accorder des exceptions.
- Art. 28. Seuls les véhicules expressément autorisés par le commandant d'aérodrome ou son suppléant peuvent circuler sur l'aire de mouvement de l'aérodrome lorsque celui-ci est ouvert au trafic aérien.
- Art. 29. L'arrêt de véhicules devant les hangars et au plus près de ceux-ci est admis le temps nécessaire (*c.-à-d. le plus court possible*) au chargement ou déchargement de matériel lourd et de bagages.

3.9. Visiteurs

- Art. 30. Les visiteurs de l'aérodrome qui ne sont pas pilote ou passager doivent se tenir derrière les barrières de sécurité. Les animaux doivent être tenus en laisse à tout moment.
- Art. 31. L'accès aux hangars, aux aires de stationnement des aéronefs, à l'aire de trafic et à la bande de piste est interdit au public non accompagné d'un membre d'AREL-AIR_{ASBL}.
- Art. 32. Il est interdit de fumer dans le bureau de piste, dans les hangars, à proximité des aéronefs, lors de la manutention de carburant et durant les phases de ravitaillement.

3.10. Responsabilité

- Art. 33. Chaque pilote supporte l'entière responsabilité en cas d'incident ou d'accident tant au sol qu'en vol et s'engage à rembourser au club ou à des tiers tout dommage résultant de ses manœuvres ou de ses problèmes.
- Art. 34. En décidant de décoller, le pilote, commandant de bord, reconnaît expressément que son appareil est en parfait état de vol. L'utilisation de son appareil se fera aux risques et périls du pilote et ne pourra en aucune manière engager une quelconque responsabilité de la part de l'exploitant ou du conseil d'administration.
- Art. 35. Tout pilote est tenu de veiller à l'entretien et au bon fonctionnement de son appareil. Il est seul responsable de son matériel.

3.11. Infraction

- Art. 36. En cas de constatation d'infraction aux règles de l'air, chaque pilote doit en avertir, dans les plus brefs délais, le commandant d'aérodrome ou un de ses suppléants.
- Art. 37. Dans les situations ou événements où il y a un réel danger pour les autres, chaque personne a le droit et le devoir d'intervenir immédiatement et d'en informer l'exploitant ou le commandant d'aérodrome des anomalies constatées.
- Art. 38. Le commandant d'aérodrome et ses suppléants sont chargés de faire respecter le présent règlement et sont autorisés à prendre toutes les mesures qui s'imposent à cette fin.
- Art. 39. En cas d'infraction aux réglementations aéronautiques ou aux règles de ce manuel d'aérodrome, l'exploitant prendra à l'encontre du ou des fautifs les mesures nécessaires.
- Art. 40. Le non-respect du présent règlement peut amener le conseil d'administration d'AREL-AIR_{ASBL} à prendre les sanctions suivantes vis-à-vis du ou des pilotes concernés :
1. *Une simple remarque ;*
 2. *Un avertissement ;*
 3. *La suspension de vol temporaire au départ et à destination d'Arlon/Sterpenich;*
 4. *La suspension de vol définitive au départ et à destination d'Arlon/Sterpenich.*
- Art. 41. Le commandant d'aérodrome, ses suppléants et les administrateurs d'AREL-AIR_{ASBL} peuvent interdire l'accès aux aires de manœuvres et de trafic de l'aérodrome ainsi que le décollage d'un aéronef si ce dernier n'est pas jugé en ordre de vol ou si le pilote ne peut apporter toutes les garanties nécessaires quant à sa propre sécurité et/ou à celle des tiers.


4. PROCEDURES D'INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCENDIE

4.1. Numéros d'appel des secours

112	Ambulance, Urgence médicale, Pompiers <i>Centre d'appel joignable 24 heures sur 24, 7 jours sur 7</i>
101	Police <i>Intervention ne nécessitant pas la présence des pompiers ou d'une ambulance</i>
070 245 245	Centre anti-poisons
071 448 000	Centre des grands brûlés

4.2. Moyens d'intervention

- Une trousse de secours se trouve dans le bureau de piste.
- L'aérodrome est équipé d'extincteurs, leur emplacement est indiqué par le panneau ci-contre ;

→ BUREAU DE PISTE :	Poudre ABC 1x 12 kg, 1x 6 kg	CO ₂ 1x 5kg	
→ HANGAR 1 :	Poudre ABC 1x 9 kg		
→ HANGAR 3 :	Poudre ABC 3x 9 kg, 1x 6kg	CO ₂ 1x 5kg	
- En cas d'utilisation d'un extincteur, approchez le feu avec le vent dans le dos afin de rester hors de portée des fumées et des flammes. Tenez-vous à une distance de sécurité de 2,5 à 3,5 mètres du feu, et positionnez-vous de manière à pouvoir reculer.
- Orientez la lance ou la sortie de l'extincteur vers la base des flammes, commencez par le côté le plus proche de vous, et faites un mouvement de balayage latéral en vous rapprochant du feu, en dirigeant l'agent extincteur sur la base des flammes et en repoussant le feu loin de vous jusqu'à extinction. Ne visez pas le milieu des flammes.
- Les feux de matière solide peuvent être éteints par de brefs jets, et de liquide par un jet continu.
- En cas de feu d'huile ou d'essence, déversez un nuage de poudre horizontalement sur toute la surface en feu en visant la base des flammes, ne pulvérisez pas au-dessus du feu.

Le commandant d'aérodrome ou son suppléant doit disposer sur l'aérodrome d'un GSM et d'une voiture.

4.3. Procédures de secours

Le plan de secours est d'application pour les accidents ou incendies survenant sur l'aérodrome ou dans les environs proches.

En cas d'accident ou d'incendie, un recours immédiat doit être fait aux services de secours en téléphonant aux numéros d'urgence **112**. Les informations suivantes sont à transmettre lors de cet appel :

- Le nom de celui qui fait l'appel ;
- La localisation exacte de l'accident ou incendie ;
- Le type d'urgence (incendie, accident aéronautique, autres) ;
- Le nombre de blessés.

Vu le délai d'intervention des services de secours pour rejoindre l'aérodrome, le développement des moyens propres d'intervention est crucial durant la période précédant leur arrivée.

Le commandant d'aérodrome ou son suppléant mène les actions de secours immédiates pour éteindre les incendies éventuels avec le matériel à disposition et donner les premiers soins aux blessés éventuels.

En cas d'incident, accident ou incendie, le commandant d'aérodrome ou son suppléant ferme l'aérodrome au trafic aérien. Néanmoins, les aéronefs basés sur l'aérodrome qui n'ont pas la possibilité de se dérouter peuvent encore atterrir si la bande de piste est complètement dégagée et si le commandant d'aérodrome ou son suppléant est d'avis que la sécurité n'est pas mise en cause.

Une zone de sécurité est établie à partir de laquelle seront organisés les secours. Les blessés éventuels attendront leur évacuation par les services de secours dans la zone de sécurité.

Toute personne non impliquée dans les opérations de secours doit garder une distance de sécurité par rapport à l'accident ou l'incendie. Cette distance de sécurité est définie suivant les circonstances par le commandant d'aérodrome ou son suppléant.

Les services de secours doivent recevoir des informations claires et précises et disposer d'un accès libre aux lieux d'intervention. Les instructions des services de secours sont à suivre strictement.

Il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident, hormis en cas de nécessité. Le déplacement n'est autorisé que s'il n'y a pas de dommages corporels et si l'aéronef constitue une entrave à la circulation, soit sur l'aérodrome, soit sur la voie publique. De préférence, des photos sont prises.

4.4. Déclaration d'incident ou d'accident

Le commandant d'aérodrome ou son suppléant recueille les coordonnées des témoins ainsi que leur déclaration par écrit.

Tout incident ou accident survenu au cours de l'utilisation d'un aéronef ultraléger motorisé doit être immédiatement communiqué par le commandant d'aérodrome ou son suppléant à l'exploitant de l'aérodrome, à la police et à l'autorité de l'aviation civile :

- Zone de Police Arlon : **Tél. 063/60 85 00**
Rue Joseph Netzer, 23
6700 Arlon
- **Directorat-Général de l'Aviation Civile (Belgian Civil Aviation Authority) :**
 - Pendant les heures de bureau :
Service Enquêtes Accidents et Incidents
(Air Accident Investigation Unit)
Tél. : 02/277 44 33 - GSM : 0476 761 865
Fax : 02/277 42 60 - email : air-acc-investigation@mobilite.fgov.be
 - En dehors des heures de bureau :
Brussels A.C.C.
(Brussels Area Control Center)
Tél. : 02/206 27 21

Le commandant d'aérodrome ou son suppléant doit transmettre dans les 24 heures le formulaire annexé à la circulaire CIR/ACCID-01 à l'autorité de l'aviation civile.