

## *Table des matières*

Préambule .....	4
Référence : .....	4
Contrôle du document .....	4
Objectifs du document.....	4
Destinataires.....	5
Politique générale en matière de gestion de la sécurité sur l'aérodrome de Nancy Malzéville.....	5
Définition .....	5
Objectifs de sécurité.....	6
Annexe 1 : Consignes d'exploitation du terrain de Nancy-Malzéville.....	9
Contraintes liées à l'espace aérien.....	9
Activation du terrain (annexe 5) .....	9
Utilisation de la plateforme de Nancy –Malzéville (annexe6) .....	9
Accès au terrain par les véhicules terrestres .....	9
Règles de survol de l'aérodrome.....	10
Mouvements des aéronefs sur la plateforme .....	10
Organisation générale et Plan de circulation (annexe 3) .....	10
Activité aéronefs motorisés .....	10
Activité Aéromodélisme .....	11
Installation du dispositif de treuillage (annexe2).....	11
Activité planeur : .....	12
Conduite de l'activité planeur .....	12
Procédure de treuillage .....	12
Procédure radio.....	13
Atterrissage planeurs .....	14
Procédures d'urgence .....	14
Surveillance de la plateforme.....	15
Documentation aéronautique.....	15
Entretien des pistes.....	16
Activité de pacage (annexe 4) .....	16
Action anti-intrusion sur le terrain (annexe 7).....	16
Annexe 2 Installation du planeur préalablement à la treuillée.....	18
Annexe 3 Organisation générale et plan de circulation .....	19
Annexe 4 Convention de fauchage et de pacage .....	22

Annexe 6 Carte VAC.....	30
Annexe 7 Dispositif de sureté.....	33
Annexe 8 Protocole d'accord Informations Aéronautique .....	34
Annexe 9 Protocole Aéromodélisme.....	35
Annexe 10 Arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nancy-Malzéville	35

**Consignes D'Exploitation**  
**Aérodrome**  
**Nancy-Malzéville**

**Union Aéronautique**  
**Métropole Grand Nancy**

## Préambule

### Référence :

1. arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes et ses annexes A et B
2. Arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe
3. Note N° 10/111/DSAC/ANA du 16 juin 2010 du directeur aéroports et navigation aérienne
4. Arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nancy-Malzéville du 23 février 2009
5. Rapport de contrôle D/DSR/ANA/AER du 28/05/2015

### Contrôle du document

Enr	Date	Auteur	Statut	Signature Exploitant
1.1	07/11/2016	Guy Michel	Création	
2.0	30/12/2016	Guy Michel	Suite réunion DSAC-NE – Aéroclub de l'Est du 16 novembre 2016	
2.1	03/05/2017	Guy Michel	Suite parution document DSAC du 16/01/2017	
2.2	19/03/2018	Guy Michel	Correction convention «Berger » (annexe4)	
2.3	09/04/2018	Guy Michel	- Intégration du protocole d'accord pour la fourniture de données et renseignements aéronautiques (annexe8) - Ajout correspondants « Sureté »	
2.4	15/05/2018	Guy Michel	- Intégration du protocole activité modélisme - Modifications suite réunion du 05/04/2018 à Strasbourg	
3.0	10/06/2018	Guy Michel	Audit des 15 et 16 mai 2018	J.C Hanesse

### Objectifs du document

*Les objectifs sont les suivants :*

- Traduire en actions l'étude de sécurité réalisée sur les conditions d'exploitation de l'aérodrome de Nancy Malzéville
- Informer les usagers du terrain des conditions d'exploitation

- Informer la DGAC des procédures mises en place pour répondre aux écarts à la réglementation relevés dans le rapport cité en 5<sup>ème</sup> référence
- Etablir un socle documentaire pour l'exploitant de la plateforme
- Dans sa version préliminaire, il servira de référence lors des réunions qui auront lieu entre l'Union Aéronautique Métropole Grand Nancy et ses divers partenaires : les représentants de « Métropole Grand-Nancy », les instructeurs de l'ACE, la DGAC.
- Ce document a vocation à évoluer sa mise à jour sera réalisée annuellement par le responsable de la sécurité de l'aérodrome
- La plus grande publicité de ce document et particulièrement de l'annexe 1 sera réalisée auprès des utilisateurs de la plateforme.

## Destinataires

Organisme	Personnes concernées
DGAC	Monsieur le chef de la subdivision aéroports de la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est
FFVP	Secrétaire Général / Commission Infrastructure
UAMGN	Les instructeurs, tous les membres

## Politique générale en matière de gestion de la sécurité sur l'aérodrome de Nancy Malzéville

### Définition

L'aérodrome situé sur le plateau de Nancy-Malzéville bénéficie d'un environnement particulièrement favorable au développement d'une activité aéronautique sûre et particulièrement enrichissante.

Bien que proche de l'agglomération Nancéenne sa position et sa configuration géographique singulière lui assurent tout à la fois :

- La pratique de l'entraînement en « tours de piste » sans développer de nuisance exagérées pour le voisinage. En effet les terres agricoles représentent environ 70% des espaces qui jouxtent le terrain
- L'atterrissage sur zone herbeuse est assuré sur l'ensemble d'un plateau calcaire entièrement dégagé et parfaitement drainé en toute circonstance
- Cette zone a d'ailleurs longtemps permis l'utilisation du terrain de Nancy Malzéville comme « zone d'atterrissage » uniquement balisée par des balises de délimitation (CHEA I.5.4.2.3).

Jusqu'à présent, l'évolution technologique des appareils, des moyens de lancements des planeurs ainsi que de l'évolution de la réglementation n'ont pas remis en question les qualités de sécurité intrinsèques de cet aérodrome.

L'excellent niveau de sécurité des vols observée sur ce terrain depuis la fin de la seconde guerre mondiale et, plus proche de nous, depuis que des indicateurs de suivi sont incrémentés au sein des différentes fédérations sportives, attestent de l'adéquation entre les conditions d'exploitation de l'aérodrome et le développement d'une activité aéronautique performante et sûre.

En conséquence, la poursuite de l'utilisation de cette plateforme aéronautique dans des conditions de sécurité optimale doit s'appuyer sur :

- la nécessité de disposer des 6 (six) QFU matérialisés sur la plateforme de Nancy-Malzéville
- la possibilité de pratiquer une activité aéronautique multidisciplinaire sur l'aérodrome
- le contrôle des intrusions illégales sur le terrain, en veillant à conserver la tradition d'accueil du « poumon vert » de l'agglomération Nancéenne
- le développement d'une culture de sécurité au sein des membres de l'association
- une action déterminée qui a pour but de maintenir libre de tout obstacle les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi que les abords des pistes
- des actions de développement de la sécurité réalistes, en rapport avec des moyens financiers nécessairement contraints.

## Objectifs de sécurité

L'étude de sécurité<sup>1</sup> et, partant, l'identification des risques inhérents à l'utilisation du terrain de Nancy-Malzéville ont conduit à définir les objectifs de sécurité suivants :

1. Assurer une mise en piste et un retour au hangar des planeurs sur un trajet contrôlé connu de tous les utilisateurs de la plateforme en s'assurant :
  - a. Contrôle de la trajectoire des véhicules de servitude au cours de
    - i. Mise en piste
    - ii. Récupération des planeurs
    - iii. Retour en piste
    - iv. Retour vers les hangars
  - b. Veille radio du véhicule de mise en piste sur la fréquence terrain
  - c. Marquage d'un « stop » par le véhicule avant la traversée des pistes
2. Limiter l'accès au terrain aux seuls véhicules autorisés, pourvus d'une signalisation distinctive et dont la vitesse est limitée à 40km/h en systématisant :
  - a. Type de signalisation
    - i. Gyrophare
    - ii. Warning
    - iii. Marque distinctive
  - b. Equipement radio des véhicules de servitude
3. Assurer une mise en œuvre sécurisée du treuil sur une bande de décollage réservée d'une dimension nécessaire et suffisante grâce aux consignes de mise en œuvre du dispositif de treuillage :
  - a. Installation du treuil
  - b. largeur de bande utilisée
  - c. Sécurité lors des phases de treuillage, surveillance et contrôle des mouvements sur la piste par 3 opérateurs (treuilliste ; pilote, aide au décollage)
  - d. Remise en place des câbles de treuillage
4. Maintenir une bande d'atterrissage dégagée et libre de tout obstacle, en dehors du déploiement des câbles de treuillage, afin de permettre le posé des aéronefs autorisés
  - a. Formation des pilotes à la procédure de dégagement de la piste après atterrissage
    - i. Absence d'obstacles aux abords des pistes
  - b. Procédures de dégagement des aéronefs, le cas échéant, par les opérateurs sol

---

<sup>1</sup> Étude réalisée sur la base d'une analyse de risque basé sur la méthode « MOSAR »

- c. Procédure de dégagement de la piste occupée en cas d'urgence météo ou accident
- d. Entretien régulier du balisage horizontal

5. Maintenir dégagées en toute circonstance les voies de circulation situées au sud de l'ensemble des pistes
  - a. Interdiction de circulation des véhicules terrestres sur ces voies
  - b. Dégagement des planeurs en dehors des voies de circulation
    - i. En autonomie si possible
    - ii. Par une intervention manuelle extérieure si nécessaire
6. Informer les utilisateurs de la piste en service et de l'activité treuillage dès le début de l'activité aéronautique
  - a. Panneautage sur la face nord du hangar précisant la piste en service
  - b. Communication radio avec le « starter »
7. Assurer la sécurité incendie lors des opérations de ravitaillement des aéronefs motorisés
  - a. Positionnement d'un extincteur 50 kg poudre à proximité de la soute à carburant durant les opérations de ravitaillement
  - b. Matériel de sécurité incendie accessible pendant les périodes d'activité des aéronefs motorisés basés
8. Informer l'ensemble des utilisateurs des bonnes pratiques en vigueur sur le terrain grâce à la réalisation
  - a. A minima d'un briefing annuel
  - b. D'une communication interne active vers les instructeurs et les commandants de bord.
9. Développer les moyens de lutte contre les intrusions
  - a. Participation aux réunions de sécurité organisées par la métropole Grand Nancy et consacrées aux activités illégales sur le site « Natura 2000 »
  - b. Suivi du projet de panneautage d'information pédagogique du site
  - c. Poursuite et intensification d'une campagne d'information à destination des promeneurs et cueilleurs présent épisodiquement sur le terrain
  - d. Création d'un outil d'information des promeneurs
  - e. Mise en place des indicateurs de fréquentation
  - f. Assurer l'information des acteurs de la sureté (police ; gendarmerie ; Mairie)
10. S'assurer des opérations d'abattage des arbres situés dans les trouées d'envol
  - a. Indiquer les arbres à abattre
  - b. Convention avec les mairies de Dommartemont , Agincourt, Eulmont
  - c. Liaison avec les acteurs de Métropole Grand Nancy
11. Réaliser ou faire réaliser les opérations de fauchage sur l'ensemble du périmètre nécessaire à l'activité
  - a. Rédaction d'un protocole avec M. Ory (Berger)
  - b. Organisation interne et mise en œuvre des matériels « club »

## **Annexe 1 : Consignes d'exploitation du terrain de Nancy-Malzéville**

Les consignes d'exploitations décrites dans le présent document définissent les mesures particulières mises en œuvre qui garantissent la sécurité d'exploitation de l'aérodrome de Nancy-Malzéville.

### **Contraintes liées à l'espace aérien**

#### **Activation du terrain (annexe 5)**

Il est de la responsabilité du commandant de bord en charge de l'activité du jour ou qui réalise le premier décollage de la journée :

- d'informer les structures aéronautiques aéroportuaires concernées par l'activation du terrain de Malzéville.
- L'activation du terrain sera réalisée conformément au protocole d'accord établi avec les organismes de contrôle aérien de la zone.
- de définir la piste en service
  - panneautage « piste en service »
- d'informer les autres pilotes des conditions d'ouverture du terrain (piste en service ; activité treuillage) à l'aide du dispositif dédié.

#### **Utilisation de la plateforme de Nancy –Malzéville (annexe6)**

Le terrain de Nancy-Malzéville est un aérodrome à usage restreint.

L'aérodrome de Nancy-Malzéville est utilisé conformément aux publications aéronautiques.

Lorsqu'une activité treuillage est prévue ou se déroule sur l'aérodrome une information est communiquée vers les aéronefs qui s'annoncent sur la fréquence d'auto-information.

Cette information doit être diffusée par :

- L'opérateur treuil. Indicatif radio : « treuil Malzéville »
- Le responsable de piste. Indicatif radio : « starter Malzéville »
- Le pilote responsable de l'activité vol à voile du jour (moniteur ; commandant de bord).

Ce message radio précise : la piste en service, la présence de câbles sur la piste concernée et l'activité vol à voile dans l'environnement immédiat du terrain.

#### **Accès au terrain par les véhicules terrestres**

Seuls les véhicules autorisés, identifiés par une signalétique adaptée et à l'écoute sur la fréquence d'auto information de l'aérodrome, ont normalement accès à la plateforme aéronautique.

Seuls les membres du club ont accès à la zone réservée telle que définie par l'arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nancy-Malzéville en date du 23 février 2009.

Pour la réalisation de vols particuliers (vols d'initiation) les personnes étrangères au club seront dans la mesure du possible transportées en véhicule autorisé vers la zone pré-vol et a minima accompagnées vers la piste en service par un membre du club.

La circulation des aéronefs est toujours prioritaire sur celle des véhicules terrestres.

### Règles de survol de l'aérodrome

La hauteur maximale atteinte par le planeur à l'apogée de la treuillée est estimée à environ 2000ft AAL. En conséquence le survol de l'aérodrome pour tout avion non basé n'est pas autorisé en dessous de 3000 ft AAL.

### Mouvements des aéronefs sur la plateforme

Il convient de faire une distinction entre la mise en piste matutinale des matériels ainsi que leur rapatriement en fin de journée vers les hangars terrain et les divers mouvements des planeurs sur la plateforme au cours de l'activité quotidienne.

- \_ Les premiers mouvements présentés ci-dessus se traduisent par une activité intense sur le terrain, elle est de courte durée et reste parfaitement identifiable par les usagers du terrain
- \_ Les seconds représentent une activité aléatoire mais prévisible, car parfaitement organisée et structurée.

### Organisation générale et Plan de circulation ([annexe 3](#))

La circulation des aéronefs est autorisée sur la totalité de l'emprise. Cependant, si aucun autre impératif de sécurité ne vient s'opposer, la circulation des appareils sera organisée et conduite conformément au plan de circulation annexé au présent document.

Bien qu'aucune des voies de circulations ne soit balisée, à l'exception notable du taxiway orientée nord/sud, qui permet de joindre le parking du hangar nord et la jonction des voies de circulation accolée aux pistes 08/26 et 04/22, celles-ci restent parfaitement visibles et reconnaissables :

- \_ en période estivale, du fait d'un roulage régulier des appareils et véhicules de servitudes sur une tonte préalablement maintenue « rase ».
- \_ en période de pousse végétative intense (printemps / automne) la tonte des voies de circulation représente le même enjeu de sécurité que celui concernant les pistes de décollage. La hauteur de l'herbe maintenue à une hauteur courte et régulière permet la visualisation des voies de circulation accolées aux pistes. ([cf entretien des pistes](#))

### Activité aéronefs motorisés

Les aéronefs motorisés utilisent la piste en service pour les décollages et atterrissages.

L'utilisation simultanée des pistes, compte tenu des croisements d'axes, est interdite sauf cas d'urgence avéré.

Après avoir affiché la fréquence club, les appareils prêts au roulage ou de retour sur la fréquence en route vers le terrain maintiennent une écoute de la fréquence d'auto information pendant 1minute en préalable à toute annonce radio.

Cette procédure permettra au pilote de s'assurer qu'aucun treuillage imposant le silence radio n'est en cours.

Après avoir fait l'annonce radio réglementaire préalable au roulage, les appareils empruntent l'itinéraire de transit associé à la piste en service.

Cet itinéraire est composé de voies de circulations situées au sud des pistes du terrain. Elles sont accolées à ces dernières et ont une largeur de 20 mètres.

Les consignes d'exploitation définissent ci-après le positionnement des points d'arrêts sur l'aérodrome et les conditions d'utilisation:

Avant l'alignement sur la piste en service, les aéronefs motorisés marquent un arrêt sur la voie de circulation attenante ; à hauteur de l'extrémité de piste en service et **au-delà** de la balise d'angle marquant le début de la piste non revêtue. ([Annexe 3](#))

Les présentes consignes établissent ces emplacements comme points de manœuvres des pistes associées.

Ce positionnement offre aux appareils en attente de l'alignement, un emplacement privilégié pour :

- surveiller l'évolution des planeurs à proximité de l'aérodrome
- vérifier l'absence de trafic dans le circuit d'atterrissage
- s'assurer qu'une procédure de treuillage ne va pas être initiée
- réaliser la check-list avant décollage
- procéder à l'annonce radio règlementaire

L'aéronef au départ peut ainsi s'assurer que les procédures d'alignement et de décollage peuvent être réalisées rapidement en sécurité.

### Activité Aéromodélisme

La plateforme de Nancy-Malzéville accueille une activité aéromodélisme.

Les deux zones d'évolution des aéromodèles sont précisés sur la carte VAC ([Annexe 6](#)) ; La mise en œuvre de l'activité est précisée par le protocole établi entre les trois clubs qui œuvrent sur le terrain (Annexe 9).

### Installation du dispositif de treuillage ([annexe2](#))

- Le treuil est placé au-delà de la piste et dans son prolongement. Pour veiller au respect des dégagements aéronautiques Il sera éloigné au plus loin des seuils de pistes. Cette distance ne sera pas inférieure à 70m quel que soit la piste en service. Cette disposition permet :
  - de ne pas créer d'obstacle dans la trouée d'envol
  - de dérouler une longueur de câble maximale propice à un largage des planeurs à une hauteur optimale.
- Les 4 câbles déroulés sur la bande de décollage « treuil » occupent une largeur de 5,00 mètres environ.
- Les opérations liées au déploiement des câbles sur la piste sont conduites grâce à un véhicule tracteur muni d'un gyrophare. Elles n'empiètent pas sur la piste d'une largeur supérieure à 5 mètres.
- Sauf urgence avéré, aucun mouvement au décollage ou à l'atterrissage ne peut être entrepris durant les manœuvres de l'engin de tractage sur la piste.
- Le conducteur du véhicule tracteur est à l'écoute sur la fréquence d'auto information durant le déroulement des opérations de mise en œuvre du dispositif de treuillage.
- Les planeurs sont alignés sur la « zone d'alignement » située au minimum 30m en amont du seuil de piste, conformément au schéma présenté en [annexe 2](#). Le treuil est équipé d'un gyrophare sur la cabine de commande, celui-ci est activé dès qu'une procédure de treuillage est initiée.

### Activité planeur :

- L'ensemble des matériels nécessaires au déroulement de l'activité vol à voile sont conduits vers la piste en service « zone pré-vol » et vers la « zone de mise en place du treuil » dès le début de la journée.  
Bien que dépendant des conditions météorologiques du jour, le tractage des planeurs vers ces zones se déroule dans les créneaux horaires suivants: 9h00 / 10h00 locale pour la mise en piste ; 19h00 / 21h00 pour le retour vers les hangars.
- A l'exception des pistes et voies de circulations définies, les véhicules de servitude ont un libre accès à l'ensemble du plateau de Malzéville.  
Cependant l'objectif de maîtrise des risques impose que les véhicules concernés suivent préférentiellement les itinéraires définis à l'annexe 3.
- Lors de leurs déplacements sur le terrain, les conducteurs assureront une veille radio continue et active de la fréquence d'auto information.
- Lors du retour en piste d'un planeur à l'issue de son atterrissage, le conducteur du véhicule de servitude veillera tout particulièrement à laisser libre une voie de circulation de 20 mètres de large au sud des pistes de l'aérodrome. Cette bande de circulation est réservée aux aéronefs motorisés en mouvements sur le terrain.  
Le repositionnement du planeur en vue de sa mise en piste se fera en rejoignant la « zone pré-vol » par les itinéraires présentés dans l'annexe 3.

## Conduite de l'activité planeur

### Procédure de treuillage

La procédure de décollage débute après avoir porté une attention particulière sur l'ensemble des mouvements aéronautiques qui pourraient avoir lieu sur la plateforme de Nancy-Malzéville ainsi que dans son environnement immédiat.

Cette surveillance a pour but de sécuriser la treuillée en s'assurant que cette dernière peut se dérouler dans son intégralité sans interférer avec un éventuel trafic.

La recherche d'un ou plusieurs appareils en circuit de piste ou aux abords de la piste est exercée concomitamment par le pilote au commandes, l'opérateur treuilliste et l'aide au sol qui officie obligatoirement en piste avant le décollage (accrochage, aide au décollage, etc...).

Après collationnement, par l'opérateur treuilliste, du message radio de l'appareil paré au décollage, le silence radio est requis dans le but de garantir une liaison bilatérale planeur / treuilliste sans interférence ; gage d'une sécurité optimale.

Trois éléments informent les utilisateurs du terrain de l'imminence d'un treuillage :

- Allumage du gyrophare sur la cabine du treuil
- Annonce radio « le treuil tend pour un « XXXX »
- Mise à l'horizontale des ailes du 1<sup>er</sup> planeur à l'alignement

A partir de ce moment la piste en service est considérée comme occupée.

En cas de risque de confusion lié à une activité radio, la treuillée sera annulée par l'annonce « STOP TREUIL (3X) ». Dans ce cas la procédure devra être réinitialisée.

L'annonce « fin de treuillée » libère la fréquence et la piste.

Le décollage d'un planeur grâce à cette procédure est normalement réalisé en moins de 2 minutes.

## Procédure radio.

### Phraséologie

#### Procédure normale

Etape	Objet	Planeur	Treuil	Actions
1	Début de treuillée	Treuil de XX, tu peux tendre pour un « Discus »	Malzéville, le treuil, tend pour un « Discus »	Surveillance → sécurité
2	Tension du câble		Treuillée immédiate à Malzéville piste XX <u>Silence radio</u>	Mise en tension du câble (action lente)
4	Câble tendu	Tendu	Tendu	Affichage puissance nominale du treuil
5	Corrections de la trajectoire du planeur)		XX correction Antenne / correction Nord	Décollage / montée de l'appareil
6	Fin de la treuillée (parachute posé au sol)		A Malzéville, fin de treuillée	Câble enroulé ; au sol ; tambour débrayé / freiné
7	Information supplémentaire	Information concernant la sécurité des treuillées à suivre	Accusé réception	

Le pilote du planeur doit annoncer à la radio, le type de planeur et le nombre de personnes à bord pour les biplaces utilisés en monoplace, ainsi que le ballastage éventuel. Le treuilliste règle la puissance du lanceur en fonction de la masse du planeur à treuiller. Il adaptera son réglage en fonction du vent.

Dès que le pilote du planeur annonce « Tendu », le treuil affiche la pleine puissance et la treuillée débute sans délai.

Pour donner au planeur un ordre de largage impératif, le treuilliste annonce : « XX largue ! »

L'annonce « à Malzéville, fin de treuillée » n'est faite que lorsque le parachute du câble est posé au sol.

### Incident de treuillée

Etape	Objet	Le Planeur	Le treuil
1	Information aux autres usagers		A Malzéville, Incident de treuillée + nature du problème et délai de remise en œuvre
2	Information aux usagers		A Malzéville, fin de treuillée

L'annonce « fin de treuillée » ne peut être faite que si le câble est sous contrôle. Elle garantit aux utilisateurs que le câble a été dégagé des pistes.

### Atterrissage planeurs

À l'atterrissage, le pilote du planeur doit, dans la mesure du possible, conduire son vol de façon à pouvoir dégager la piste ainsi que la voie de circulation attenante (20 mètres), sous un angle de 30 degrés.

Lors de l'exécution du circuit de piste le pilote profite de la vision d'ensemble du terrain pour préparer la réalisation de la procédure décrite *supra* en toute sécurité. Celle-ci ne devra pas être initiée si un aéronef motorisé emprunte la voie de circulation adjacente à la piste en service.

Pour le cas où le pilote du planeur se trouve dans l'impossibilité de dégager la voie de circulation, ce dernier doit, dès l'immobilisation de son appareil, dégager manuellement et promptement son planeur au-delà de la voie de circulation réservé aux aéronefs motorisés, à une distance minimale de 24 mètres du bord de la piste en service, soit l'équivalent de trois (3) bonnes longueurs du fuselage d'un planeur.

Cette approximation permet de dégager l'espace règlementaire nécessaire au roulage des aéronefs motorisés sur la voie de circulation.

### Procédures d'urgence

#### *Casse de câble, largage intempestif, interruption de treuillée.*

En cas de casse de câble, largage intempestif ou interruption de treuillée, il faut stopper immédiatement l'enroulement du câble et procéder à la réparation ou s'informer du motif du largage intempestif pour remédier à un éventuel défaut (réglage crochet, crochet déficient, etc...).

Avant toute nouvelle treuillée le câble concerné doit être entièrement rembobiné.

Dans le souci de préserver le bon déroulement de l'activité, en cas d'interruption de treuillée à l'initiative du treuilliste, ce dernier délivrera une information radio sur les causes de l'interruption et sur la durée envisagée de l'indisponibilité du treuil et / ou de la piste.

#### *Incidents survenant du côté planeur.*

Au sol:

Au cours de l'accélération initiale si l'aile du planeur venait à menacer de toucher le sol, le pilote largue, l'annonce.

Le conducteur du treuil annule la traction.

**En vol:**

Au cours d'une treuillée le planeur peut prendre une configuration inhabituelle.

Il existe trois cas où, tant que le planeur vole et monte, la puissance associée à la phase de vol en cours doit être maintenue:

- Le planeur s'incline et désaxe anormalement.
- Le planeur cabre anormalement
- Le planeur dérape anormalement

Il existe un cas où il faut stopper la treuillée :

- Le planeur pique anormalement.

En fonction de son altitude de largage le pilote commandant de bord est seul responsable et apte à décider comment conduire un circuit d'atterrissage adapté à la situation du moment. Il gardera cependant à l'esprit que préférentiellement l'atterrissage devra être conduit de manière à :

- Assurer un dernier virage à une hauteur de sécurité
- Favoriser un atterrissage avec le vent secteur avant
- Ne pas privilégier l'atterrissage à « contre QFU »
- Eviter une phase de roulage sur les câbles de tractions

### ***Non largage en fin de treuillée***

Le treuilliste donne l'ordre au pilote de larguer manuellement, en cas d'insuccès il actionne la cisaille coupe câble (guillotine). Le pilote du planeur sera immédiatement averti par radio, qu'un morceau de câble est resté accroché au planeur. Le cas échéant il sera utilement conseillé par le starter pour atterrir en évitant que le câble n'accroche un obstacle en finale.

### ***Dérive du câble après largage***

Si au rembobinage, le câble dérive trop fortement et ne peut être rembobiné complètement, le treuilliste stoppe l'enroulement avant que le câble n'entre en contact avec un obstacle. Après avoir dégagé manuellement le câble des obstacles éventuels, il sera procédé à son rembobinage en appliquant les précautions d'usage.

Le treuilliste, éventuellement aidée du personnel de piste, doit tout mettre en œuvre pour assurer le dégagement de la piste le plus rapidement possible.

### ***Atterrissage d'urgence***

Pour le cas où un ou plusieurs appareils viendraient à encombrer la piste en service (procédure d'atterrissage d'urgence des appareils suite à un problème météo, accident,...) et dans la mesure où l'absence d'échelonnement des atterrissages ne permet pas à l'équipe au sol de dégager la piste, l'utilisation d'une piste de dégagement peut être décidée immédiatement par les commandants de bord concernés ou utilement conseillé par le responsable de piste.

## **Surveillance de la plateforme**

### **Documentation aéronautique**

Le responsable désigné de la sécurité des vols sur la plateforme est chargé :

- de vérifier l'application des consignes définies par le présent document, d'en faire la publicité ainsi que la promotion. Ces procédures et leur évolution seront exposées annuellement à l'ensemble des membres de l'association.
  - Un document simplifié reprenant l'essentiel de ces instructions sera communiqué aux pilotes autorisés ponctuellement à utiliser les installations.
- De recueillir, vérifier, valider et transmettre au correspondant désigné du SNA Nord-Est les données et renseignements aéronautiques relatifs à la plateforme de Nancy-Malzéville (LFEZ).
- Il communique en outre toute modification temporaire ou permanente relative à ces données.
- Il fait paraître les NOTAM concernant les activités particulières sur l'aérodrome. En particulier : les NOTAMS programmant la fermeture du terrain en prévision des opérations de fauchage.
- La vérification périodique de l'exactitude des publications de l'aérodrome de Nancy – Malzéville et programmée au minimum à chaque revue annuelle du présent document.

### Entretien des pistes

Le responsable de la sécurité de l'aérodrome s'assure hebdomadairement de l'état des pistes :

- absence d'obstacle à proximité des pistes
- dégagement du balisage horizontal
- hauteur de végétation compatible avec l'activité
- surveillance de la liberté des surfaces de dégagement autour du terrain.
- Hauteur de végétation des voies de circulation équivalente à celle préconisée pour les pistes d'envol, permettant ainsi une identification aisée de ces voies.

Si nécessaire il décide et organise le nettoyage ainsi que le fauchage du terrain et l'entretien préventif des trouées d'envol.

Cette vérification qui peut être délégué à un membre de l'association est consignée dans un registre disposé à cet effet dans le hangar historique.

Le cheminement ainsi que les points de vigilance sont décrits en regard du registre.

L'opérateur qui a réalisé l'opération, sous délégation du « responsable sécurité » de l'aérodrome, note la réalisation de la surveillance et ses éventuelles observations.

### Activité de pacage ([annexe 4](#))

Une convention de pacage et fauchage autorise un berger à faire paître son troupeau sur le terrain à proximité des pistes et voies de circulation.

Cette activité se déroule sous le contrôle du responsable sécurité de la plateforme qui s'assure que les termes de la convention ayant trait à la sécurité sont en tous points respectés.

Il est chargé de proposer toutes évolutions de la convention dans le but d'accroître le niveau de sécurité liée à la cohabitation des activités aéronautiques et de pacage.

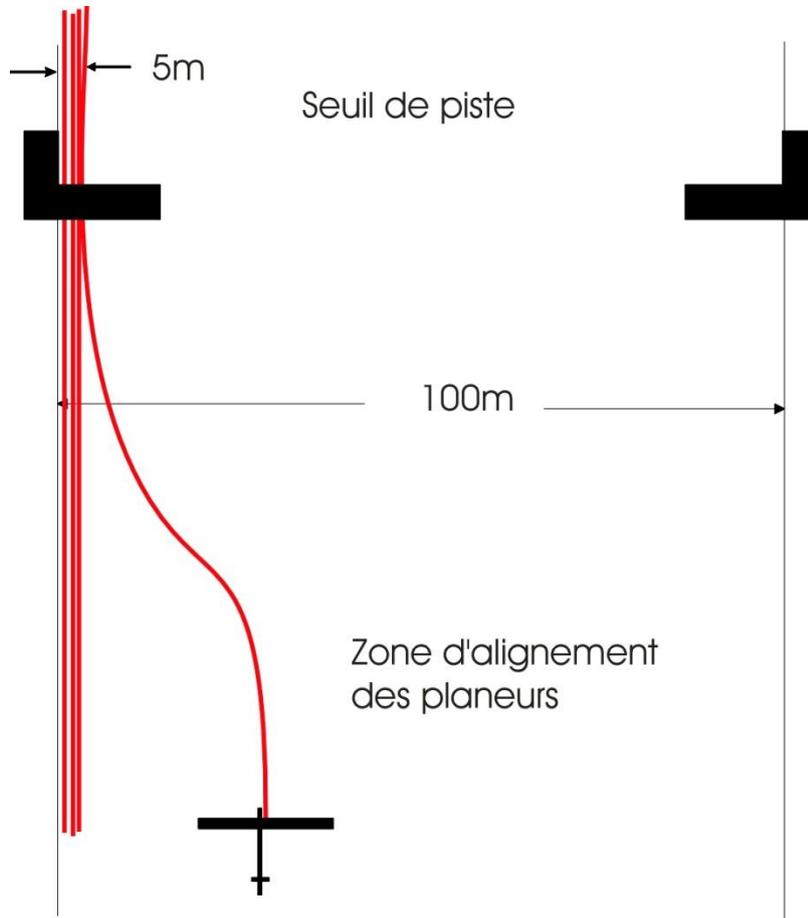
### Action anti-intrusion sur le terrain ([annexe 7](#))

Dans le but d'interdire la circulation sur l'aérodrome de personnes non autorisées et de suivre les indicateurs nécessaires à l'information des pouvoirs publics, les actions permanentes suivantes sont instaurées

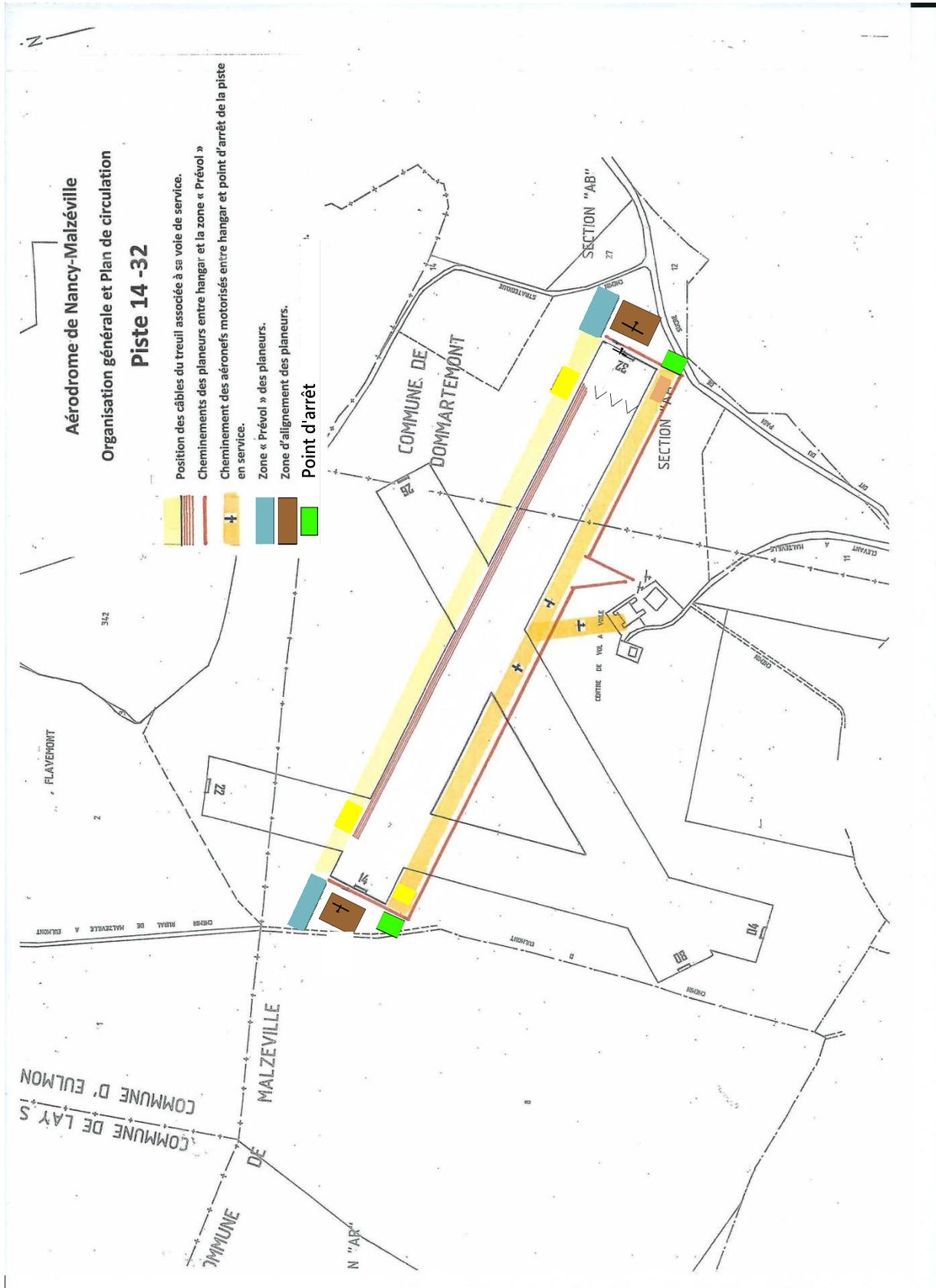
- Promotion par le référent sureté de la lutte contre les intrusions illégales sur le terrain auprès des membres du club
- Développement d'une culture de sureté au sein des utilisateurs de l'aérodrome
- Participation du référent de l'aéroclub aux réunions « sureté » organisées par les services de l'état
- Affichage de l'Arrêté de police du 23/02/2009 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nancy-Malzéville
- Affichage de la plaquette aviation légère G1
- Un compte rendu annuel de la « fréquentation » des pistes de l'aérodrome de Nancy-Malzéville sera transmis lors de la réunion sécurité organisée par le préfet délégué à la sécurité de Meurthe et Moselle. Si cette réunion ne peut être organisée annuellement, le compte rendu sera adressé aux autorités de police décrites à [l'annexe 7](#) du présent document

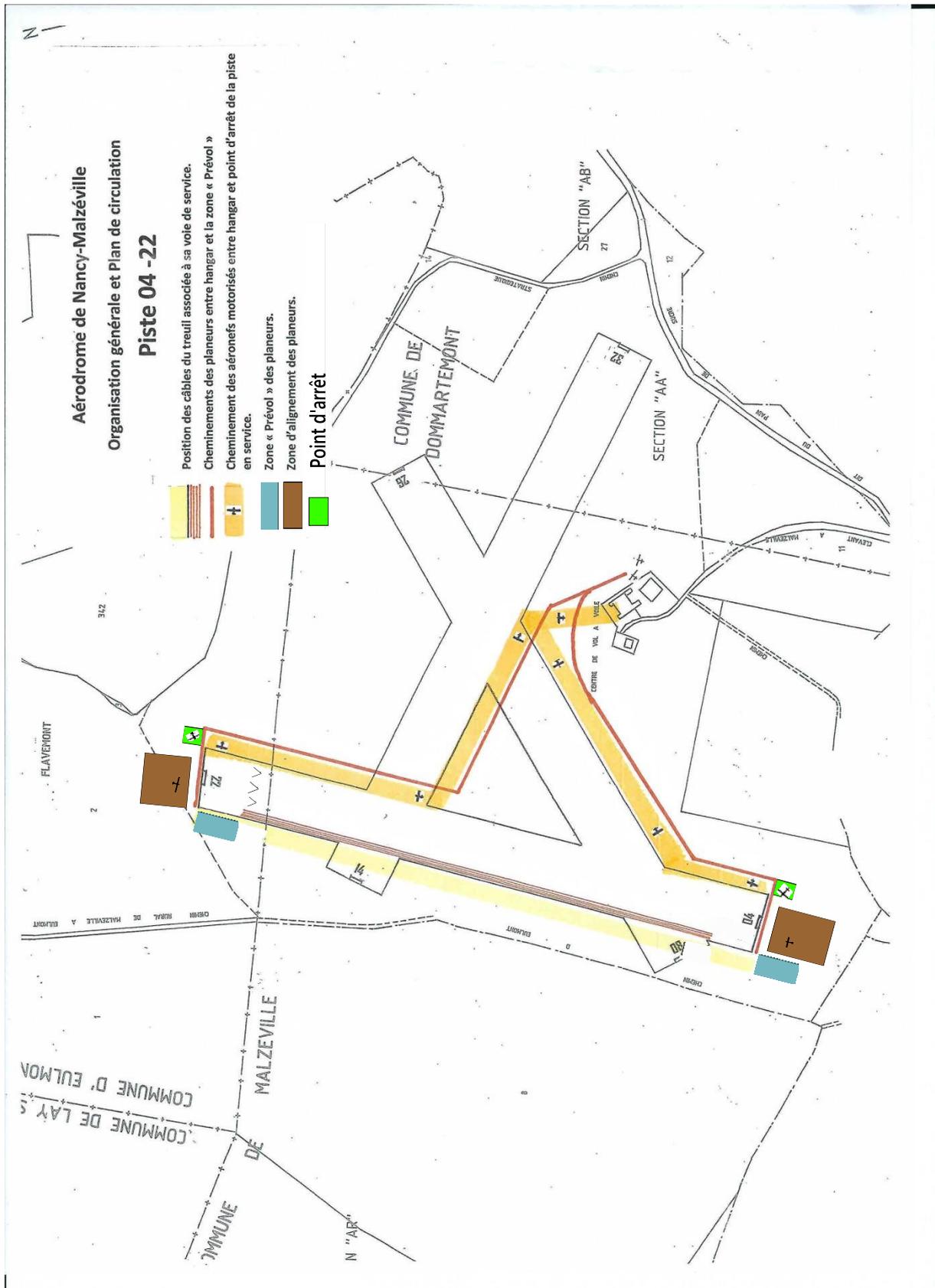
## Annexe 2

### Installation du planeur préalablement à la treillée









## Annexe 4 Convention de fauchage et de pacage

### AERODROME CIVIL « NANCY/MAZEVILLE » AUTORISATION DE FAUCHAGE ET DE PACAGE

#### Entre les soussignés :

➤ **La Métropole du Grand NANCY-22/24**, Viaduc Kennedy à NANCY (54000) représentée par son président en exercice Monsieur André ROSSINOT habilité aux présentes en vertu de la délibération n° ....

Propriétaire de l'aérodrome NANCY-MALZEVILLE,  
Ci-après dénommée « *La Métropole du Grand Nancy* »,

➤ **l'Union Aéronautique Métropole Grand Nancy**

Aérodrome de Nancy-Malzéville \_

Chemin stratégique \_ 54130 \_ Saint-Max

représenté par son madataire Monsieur ..... habilité aux présentes en vertu d'une délibération.....

*Utilisateur de l'aérodrome NANCY-MALZEVILLE, ci-après dénommé « L'aéroclub »*

➤ **Monsieur ORY Pierre**, demeurant Chemin Côte Rotie à MALZEVILLE (54 220),

Ci-après dénommé « *L'exploitant agricole* »,

#### EXPOSE

➤ Par convention en date du 13 juin 2007, le Grand NANCY met à la disposition de l'aéroclub de l'Est, 85 ha 7921 de terrains lui appartenant, situés sur le territoire des communes de MALZEVILLE, EULMONT et DOMMARTEMONT, en complément des bâtiments érigés sur les parcelles cadastrées AS 23, 26 et 28 situées sur le territoire de la commune de MALZEVILLE, déjà mis à disposition par convention en date du 29 novembre 1996, l'ensemble constituant un aérodrome civil.

Les terrains mis à disposition comportent :

- Trois pistes d'envol et d'atterrissage des aéronefs,
- Une aire d'aéromodélisme,

Sur ces terrains est implantée :

- Une manche à vent avec son mât,

L'aéroclub assure la gestion de cet équipement pour ses besoins propres, dans les termes des conventions de mise à disposition précitées, précision étant faite que l'Aéro-club de l'est n'est pas au sens des dispositions du Code de l'Aviation Civile gestionnaire de l'équipement aéronautique

L'aérodrome nécessite un entretien en particulier par le fauchage des pistes d'envol, d'atterrissage et les voies de circulation.

Monsieur ORY Pierre est éleveur ovins.

<b>IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT</b>
-------------------------------------

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions d'occupation temporaire de l'aérodrome «NANCY/MALZEVILLE » par Monsieur ORY Pierre.

**ARTICLE 1 : DESIGNATION**

L'aéroclub et la Métropole du Grand Nancy consentent à Monsieur ORY Pierre, qui accepte, un droit de fauchage et de pacage sur les biens dont la désignation cadastrale suit :

Commune	Section	Numéro	Lieudit	Superficie
DOMMARTEMONT	AA	20		0 ha 5437
DOMMARTEMONT	AA	22		15 ha 6393
DOMMARTEMONT	AA	24		0 ha 1240
MALZEVILLE	AA	112		0 ha 0462
MALZEVILLE	AS	25		0 ha 0011
MALZEVILLE	AS	37		53 ha 4539
EULMONT	C	364		11 ha 2690
<b>Total</b>				<b>80 ha 9532</b>

Monsieur ORY Pierre déclare connaître parfaitement les limites et la consistance des biens concédés. Il les prend dans l'état où ils se trouvent au moment de l'établissement de la présente autorisation et ne pourra, en aucun cas, élever ultérieurement de réclamation pour erreurs ou vices quelconques, apparents ou cachés.

Etant donné le caractère de domanialité publique des terrains d'emprise de l'aérodrome, Monsieur ORY Pierre ne pourra se prévaloir d'une quelconque propriété, même commerciale ou industrielle.

Monsieur ORY Pierre ne pourra en aucun cas invoquer les dispositions du statut du fermage.

**ARTICLE 2 : DUREE**

Monsieur ORY Pierre ayant contracté une mesure agroenvironnementale, la présente autorisation vaut pour la période allant du 15 mai 2016 au 15 mai 2018.

A compter du 15 mai 2018, le présent droit de fauchage et de pacage sont accordés à titre précaire et révocable, pour une durée de cinq ans.

Il est renouvelable tacitement pour la même durée.

L'aéroclub, la Métropole du Grand Nancy et Monsieur ORY Pierre pourront y mettre fin à l'expiration de chaque période quinquennale, à l'aide d'un préavis de 6 mois, adressé par lettre recommandée avec accusé de réception, à l'ensemble des parties signataires à la présente convention.

Le présent droit de fauchage et de pacage pourra être révoqué ou retiré à toute époque sans préavis, en cas d'inexécution des conditions imposées à l'occupant par les articles 4 et 5 de la présente convention.

Dans tous les cas de résiliation, Monsieur ORY Pierre ne pourra prétendre à aucune indemnité pour le préjudice qui pourrait lui être causé.

### **ARTICLE 3 : TRANSFERT DE LA CONVENTION**

La présente autorisation est rigoureusement personnelle, Monsieur ORY Pierre ne pourra donc, de quelque manière que ce soit, en transférer le bénéfice à quiconque.

Aucune sous-traitance, sous-location ou cession de bail n'est autorisée.

En outre, elle sera résiliée de plein droit en cas de décès de Monsieur ORY Pierre.

### **ARTICLE 4 : INTERDICTIONS DE L'OCCUPANT**

- Il est strictement interdit à Monsieur ORY Pierre :
- la réalisation de tous travaux ou constructions (clôtures fixes, terrassements,...),
- la mise en culture du terrain,
- l'exercice de la chasse,
- l'apport d'amendements issus de boues de station d'épuration ou autres ainsi que l'épandage de ces boues.

### **ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT**

#### ➤ Le fauchage

Monsieur ORY Pierre est tenu de faucher au moins une fois l'an les herbes bonnes ou mauvaises dont la hauteur ne devra jamais dépasser 10 cm sur les pistes d'envol, d'atterrissage et les abords.

Ces travaux seront réalisés dans les meilleurs délais suite à la sollicitation du responsable de la sécurité de l'aéroclub.

Un accord préalable formel entre le responsable de la sécurité de l'aéroclub et Monsieur ORY Pierre, portera non seulement sur le principe même des travaux, mais encore sur leur consistance, leur durée, les moyens et les heures d'exécution.

LES NOTAM seront publiés en conséquence par l'Aéro-club qui fera le nécessaire.

Dans ce cadre, Monsieur ORY Pierre pourra effectuer tous autres travaux qu'il jugera propres à améliorer la qualité de l'herbe et le rendement en foin de la plateforme. La plus-value qui pourrait être apportée éventuellement au sol par ces travaux sera acquise à la Communauté Urbaine de plein droit et sans indemnité.

Les herbes fauchées, bonnes ou mauvaises ne seront en aucun cas disposées en tas sur le terrain mais enlevées au fur et à mesure du fauchage.

Exceptionnellement, ils pourront être répandus et déployés aux seules fins de séchage à l'extérieur des pistes à usage aéronautique.

Les véhicules et machines agricoles ne pourront être stationnés et les engins déposés que dans les points désignés par le responsable local de la sécurité de aéroclub.

### ➤ Le pacage

Le droit de pacage ne pourra être exercé que par des troupeaux ovins appartenant à Monsieur ORY Pierre.

Il pourra être exercé sur la totalité des parcelles objet de la présente convention à l'exception des pistes d'envol, d'atterrissage et les aires de circulation selon les conditions déterminées ci-après. Lorsque le moutonnier n'est pas présent, les moutons sont placés à l'intérieur d'un enclos.

Le responsable de la sécurité de l'aéroclub est chargé de coordonner l'utilisation des pistes d'envol, d'atterrissage et abords, entre Monsieur ORY Yves et les autres utilisateurs (planeurs Avions ULM).

Monsieur ORY Pierre s'engage à libérer ponctuellement tout ou partie de l'aérodrome, dans les cas suivants :

- Réalisation de travaux,
- Organisation d'une manifestation festive.

Le responsable de l'aérodrome devra prévenir par écrit au moins un mois avant, Monsieur ORY Pierre de la consistance, localisation et leur durée.

Le bétail sera constamment rassemblé en un troupeau qui sera placé sous la surveillance d'un berger, lequel devra disposer de chiens bien dressés assurant une parfaite discipline au bétail.

Le troupeau formera une seule masse compacte n'utilisant en même temps qu'une zone restreinte de terrains.

En principe, le pacage commencera au lever du soleil et de terminera à son coucher. Mais si les moutons restent sur le site la nuit, ils seront contenus dans un enclos.

En cas de besoin, le bénéficiaire pourra être appelé à disposer des barrières mobiles de nature à circonscrire la zone de pacage et éviter la dispersion du troupeau.

Monsieur ORY Pierre doit être juridiquement propriétaire du troupeau et s'engage :

- à mettre en œuvre les mesures de prophylaxies sanitaires et médicales prévues par la réglementation ou nécessaires pour l'entretien des troupeaux et présenter les certificats de non contagiosité,
- à prévenir immédiatement toutes autorités compétentes en cas d'apparition de maladies réputées contagieuses.
- à accepter le principe de contrôles éventuels, imprimés des services vétérinaires départementaux.

M. ORY Pierre s'engage à faciliter toutes inspections, tous contrôles, toute surveillance que l'administration jugerait utile d'exercer. A cet effet, il communiquera au responsable local de la sécurité de l'aéroclub le nom de toutes les personnes (employés ou parents) qui l'assisteront dans ses travaux.

#### ➤ Autres obligations

Monsieur ORY Pierre sera tenu de subir sans droit à indemnité, toutes les servitudes actives ou passives qui pourront lui être imposées par la Métropole Lorraine ou l'aéroclub Aéronautique Métropole Grand Nancy en raison de l'exécution de travaux sur le terrain pour son utilisation à des fins aéronautiques.

#### **ARTICLE 6 : RESPONSABILITE**

Monsieur ORY Pierre devra contracter une assurance pour son activité et pouvoir en justifier ainsi que du paiement des primes, à toute demande de la Métropole du Grand Nancy et de l'aéroclub. Cette assurance devra couvrir tous risques d'accident pouvant survenir lors de l'occupation des lieux, lors des travaux effectués, et couvrir toutes dégradations des lieux.

#### **ARTICLE 7 : CARACTERE GRATUIT**

Le droit de pacage et de fauchage sont conclus à titre gratuit.

#### **ARTICLE 8 :**

Les frais des présentes sont à la charge de de Mr ORY qui s'y oblige expressément.

Fait en triple exemplaires,

A NANCY, le .....

Le président,  
Métropole du  
Grand NANCY

Le président,  
Aéroclub de l'Est

Monsieur ORY Pierre

**Annexe 5****Protocole d'Accord CNANE / BA133 /CRVV /DSAC (Extrait)****PROTOCOLE D'ACCORD****ENTRE****LE SERVICE DE LA  
NAVIGATION AERIENNE NORD-EST,****LA BASE AERIENNE 133  
DE NANCY OCHEY,****LE COMITE REGIONAL LORRAIN  
DE VOL A VOILE****ET****LA DELEGATION TERRITORIALE  
LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE****Activités d'aviation générale  
dans les espaces aériens associés à  
Nancy Ochey  
et  
Metz Nancy Lorraine**

## PROTOCOLE D'ACCORD

entre

**Monsieur le Chef du Service  
de la Navigation Aérienne Nord-Est**

**Monsieur le Colonel  
commandant la Base Aérienne 133**

**Madame la Déléguée territoriale  
Lorraine Champagne Ardenne**

**Monsieur le Président  
du Comité Régional Lorrain de vol à voile**

et

**LE SERVICE DE LA NAVIGATION  
AERIENNE NORD-EST**

**LA BASE AERIENNE 133  
DE NANCY OCHEY**

**LA DELEGATION TERRITORIALE  
LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE**

**LE COMITE REGIONAL LORRAIN  
DE VOL A VOILE**

Ce protocole annule et remplace le protocole d'accord du 23 octobre 2008 relatif aux activités d'aviation générale dans les espaces aériens associés à Nancy Ochey et Metz Nancy Lorraine.

Date d'effet : 15 septembre 2011

### 1 Généralités

#### Origine

- . Directives du Directoire de l'espace aérien n° 50159/DAST et 1784/DIRCAM du 04 octobre 2005 vers les Comités Régionaux de gestion de l'espace aérien pour la transformation des secteurs dérogatoires.
- . Réunion du GT FIR du 31 mai 2006.
- . Réunion de concertation tenue le 14 juin 2006 entre les représentants de l'Escadron des Services de la Circulation Aérienne de la Base aérienne 133 de Nancy Ochey, de l'Escadron des Services de la Circulation Aérienne de la Base aérienne 128 de Metz Frescaty, de la Circulation Aérienne de l'aérodrome de Metz Nancy Lorraine et des usagers locaux.
- . Réunion du Comité Consultatif Régional de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive Nord-Est du 19 septembre 2006.
- . Réunion du Comité Régional de Gestion de l'espace aérien du Nord-Est du 17 octobre 2006.
- . Réunion du Comité Consultatif Régional de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive Nord-Est du 17 avril 2007.
- . Réunion du Comité Régional de Gestion de l'espace aérien du Nord-Est du 22 mai 2007.
- . Réunion du Comité Régional de Gestion de l'espace aérien du Nord-Est du 29 avril 2008.
- . Transformation de la zone réglementée LF-R 107 Nancy Est en partition de TMA Nancy.

## 1.2 But

Le présent protocole a pour but de préciser, selon les différentes périodes de week-end, de jours fériés et de jours ouvrés et en fonction de l'activité aérienne de Nancy Ochey et Metz Nancy Lorraine, les dispositions adoptées afin de permettre le déroulement de certaines activités d'aviation générale et plus particulièrement la pratique du vol à voile, du vol libre et l'utilisation de planeurs ultra-légers motorisés dans les parties 1, 4 et 5 de la région de contrôle terminale (TMA) de Metz, dans la zone de contrôle (CTR) de Nancy Ochey et dans la région de contrôle terminale (TMA) Nancy sans que les aéronefs concernés soient assujettis aux obligations de contact radio, plan de vol, transpondeur et clairance inhérentes au classement en D des espaces aériens contrôlés précités.

## 1.3 Domaine d'application

### 1.3.1 Conditions météorologiques

Les évolutions selon les règles de vol à vue (VFR) des aéronefs concernés ne peuvent s'effectuer qu'en conditions météorologiques de vol à vue en dessous du FL 100, soit :

- dans les CTR respectivement associées aux aérodromes de Nancy Ochey et Metz Nancy Lorraine :
  - . visibilité au sol supérieure ou égale à 5 kilomètres,
  - . plafond supérieur ou égal à 450 mètres (1 500 pieds).
- en dehors des CTR associées aux aérodromes de Nancy Ochey et Metz Nancy Lorraine et des TMA Metz et Nancy, à ou au-dessous du plus haut des deux niveaux 3 000 pieds AMSL ou 1 000 pieds AGL :
  - . visibilité en vol supérieure ou égale à la plus élevée des deux valeurs : 1500 mètres (800 mètres pour les hélicoptères) ou distance parcourue en 30 secondes de vol,
  - . hors des nuages et en vue de la surface.
- au-dessus du plus haut des deux niveaux 3 000 pieds AMSL ou 1 000 pieds AGL , ou à l'intérieur de la TMA Metz ou de la TMA Nancy :
  - . visibilité en vol supérieure ou égale à 5 km,
  - . distance horizontale par rapport aux nuages 1500 mètres,
  - . distance verticale par rapport aux nuages 300 mètres.

### 1.3.2 Aéronefs concernés

Les avions, planeurs, remorqueurs, hélicoptères et ULM appartenant aux associations de Lorraine mentionnées ci-après :

- Comité Régional Lorrain de vol à voile,
- Aéroclub de la Basse Moselle,
- Espoir aéronautique de Sarreguemines,
- Aéroclub de l'Est,
- Aéroclub de la Région de Sarrebourg,
- Aéroclub Albert Mangeot,
- Aéroclub de Blainville,
- Aéroclub Vosgien,
- ULM Club du Grand Couronné - Eulmont

Les avions, planeurs, remorqueurs, hélicoptères et ULM appartenant à des membres ou à des invités des associations susvisées.

### 1.3.3 Unités et altitude

Les unités utilisées sont le pied et le mille nautique.

Les altitudes sont exprimées par rapport au QNH en vigueur]

Annexe 6  
Carte VAC

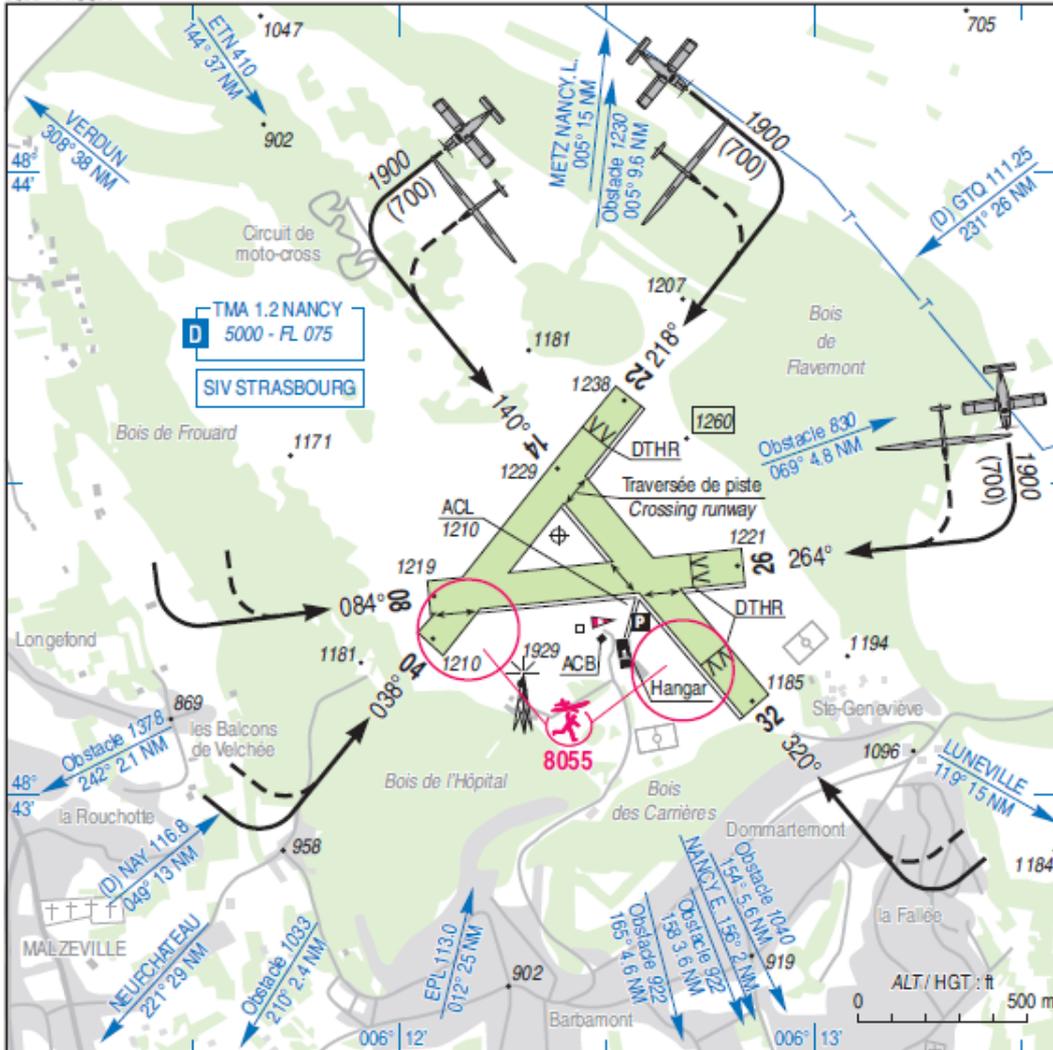
**ATTERRISSAGE A VUE**  
*Visual landing*

Usage restreint  
*Restricted use*  
24 MAY 18

**NANCY MALZEVILLE**  
**AD2 LFEZ ATT 01**

				<b>ALT AD : 1247 (45 hPa)</b> LAT : 48 43 25 N LONG : 006 12 23 E	<b>LFEZ</b> VAR : 1°E (15)
---	---	---	---	---	-------------------------------

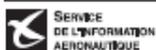
FIS : STRASBOURG Information 119.450  
APP : NIL - TWR : NIL  
A/A : 136.1



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
08 26	084 264	940 x 100	Non revêtue Unpaved	-	940 940	940 940	940 790
04 22	038 218	940 x 100	Non revêtue Unpaved	-	940 940	940 940	940 790
14 32	140 320	940 x 100	Non revêtue Unpaved	-	940 940	940 940	940 740

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL



AD 2 LFEZ TXT 01  
24 MAY 2018

AIP FRANCE

## NANCY MALZEVILLE

### Consignes particulières / *Special Instructions*

#### Conditions d'utilisation de l'AD

← AD réservé :

- au vol à voile.
- aux aéronefs de servitude.
- aux aéronefs basés.
- aux aéronefs autorisés par la DSAC Nord-Est.

Utilisation simultanée des pistes interdite.

Attention : câbles de treuillage déroulés sur la partie nord de la piste en service (largeur 5 m).

Présence possible d'ovins à proximité des pistes.

#### *AD operating conditions*

*AD reserved :*

- *for gliding.*
- *for operating ACFT.*
- *for home based ACFT.*
- *for ACFT authorized by DSAC Nord-Est.*

*Simultaneous use of RWY prohibited.*

*Warning : towing cables unrolled on the northern part of the runway in use (width 5 m).*

*Possible presence of sheeps near the RWY.*

#### Procédures et consignes particulières

Verticale AD à 3000 ft AAL pour tout avion non basé avant intégration dans le tour de piste.

Sauf pour des raisons de sécurité, éviter le survol de l'AD en dessous de 2500 ft AAL.

Roulage : marquer l'arrêt avant toute traversée de piste.

Annoncer vos intentions sur la fréquence A/A avant de rouler ou de reprendre le roulage.

#### *Procedures and special instructions*

*Non home based ACFT shall proceed overhead AD at 3000 ft AAL before entering the traffic circuit.*

*Except for safety reasons, avoid overflight of the AD below 2500 ft AAL.*

*Taxiing : mark the stop before crossing the RWY.*

*Announce your intentions on the A/A frequency before rolling or taxiing again.*

#### Activités diverses

Activité de treuillage (N°944) sur AD limitée à 2000 ft AAL, SR-SS, annoncée sur FREQ. A/A et par feu tournant installé sur le treuil.

← Activité voltige (N°6154) sur AD : axe RWY 084°/264° 1000 m de part et d'autre de l'ARP, 1300 ft AAL / 5000 ft AMSL, SR-SS.

AEM (N° 8055) :

LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC.

SAM, DIM, JF : plafond 800 ft ASFC.

ETE : 0700-SS, HIV : 0800-SS.

#### *Special activities*

*Gliders towing activity (NR 944) on AD limited to 2000 ft AAL, SR-SS, announced on A/A FREQ and rotating light on the winch.*

*Aerobatics activity (NR 6154) on AD: axis 084°/264°, 1000 m each side of the ARP, 1300 ft AAL / 5000 ft AMSL, SR-SS.*

*AEM (NR 8055):*

*MON-FRI: ceiling 500 ft ASFC.*

*SAT, SUN and HOL: ceiling 800 ft ASFC.*

*SUM: 0700-SS, WIN: 0800-SS.*

AIP FRANCE

AD 2 LFEZ TXT 02  
24 MAY 2018

---

**NANCY MALZEVILLE**

---

**Informations diverses / Miscellaneous**Horaires sauf indication contraire / *Timetables unless otherwise specified*  
UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / *UTC WIN ; SUM SKED : -1HR*

- 1 - **Situation / Location** : 4 km NNE Nancy (54 - Meurthe et Moselle).
- 2 - **ATS** : NIL.
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Non agréé / *Not approved*.
- ← 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : Union Aéronautique Métropole Grand Nancy  
Aérodrome de Nancy Malzéville  
Chemin stratégique  
54130 SAINT MAX  
Tél : 06 60 93 44 69  
Email : uamgn@gmx.fr
- 5 - **CAA** : DSAC-NE (voir / *see GEN*).
- 6 - **BRIA** : LE BOURGET (voir / *see GEN*).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Acheminement FPL VFR / *Addressing VFR FPL* : voir / *see GEN 12*.
- 8 - **MET** : VFR: voir / *see GEN VAC* ; IFR: voir / *see AIP GEN 3.5* ; Station: NIL.
- 9 - **Douanes, Police / Customs, Police** : NIL.
- 10 - **AVT** : NIL.
- 11 - **RFFS** : Niveau 1 / *Level 1*.
- 12 - **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : NIL.
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : NIL.
- 14 - **Réparations / Repairs** : NIL.
- ← 15 - **ACB** : Planeurs Grand Nancy TEL : 03 83 29 43 63 - 06 60 93 44 69  
E-mail : planeur.nancy@gmail.com  
Aéroclub Marie Marvingt Grand Nancy Métropole TEL : 06 95 30 33 74.



## Annexe 8 Protocole d'accord Informations Aéronautique



Service de la Navigation  
aérienne Nord-Est

Communauté Urbaine  
du Grand-Nancy



# **Protocole d'accord pour la fourniture de données et renseignements aéronautiques**

**Service de la Navigation aérienne Nord-est  
et  
Communauté Urbaine du Grand-Nancy**

## **Annexe 9**

### **Protocole Aéromodélisme**

## **Annexe 10**

### **Arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nancy-Malzéville**

Liberté Égalité Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE MEURTHE-ET-MOSELLE

DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DES LIBERTÉS PUBLIQUES

Bureau des Réglementations MCT

ARRÊTE RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES SUR L'AÉRODROME DE NANCY-MALZÉVILLE

LE PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Chevalier de la Légion d'Honneur Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code des communes Vu le code pénal,

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles L213-2 et R213-3 concernant les pouvoirs de police exercés par les préfets sur les aérodromes

Vu le code de la route, Vu le code des douanes,

Vu la loi n° 72-1138 du 22 décembre 1972 relative à la compétence territoriale du Ministère Public et des juridictions répressives sur certains aérodromes,

Vu la loi n° 73-10 du 4 janvier 1973 relative à la police des aérodromes, modifiant et complétant le code de l'aviation civile,

Vu le décret n°74-77 du 1er février 1974 relatif aux attributions des Préfets en matière de maintien de l'ordre sur certains aérodromes,

Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à

l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements,

Vu l'arrêté ministériel du 23 janvier 1980 modifié relatif à l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes,

Vu la circulaire ministérielle AC n°48 du 28 août 1975 modifiée relative à la prise d'un arrêté préfectoral réglementant les mesures de police applicables sur les aérodromes,

Vu l'instruction n°497 SGAC/CAB/D du 27 février 1974 relative à la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes,

Sur proposition du 15 janvier 2009 de la déléguée territoriale Lorraine-Champagne-Ardenne,

1 rue du préfet Claude Erignac 54038 NANCY cedex Tél. :03.83,34.26.26 Fax:03.83.32.89.16

Considérant qu'une modification des limites de l'emprise aéronautique est intervenue à l'occasion du transfert de compétence et de propriété de l'aérodrome au profit de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et qu'il est nécessaire d'arrêter les mesures de police applicable sur l'aérodrome de NANCY-MALZEVILLE;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

ARRETE :

#### TITRE I: DELIMITATION DES ZONES

ARTICLE I - L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome est divisé en

deux zones:

- une zone publique: toute la partie de l'aérodrome accessible au public

constituée par:

> le bâtiment d'accueil ouvert au public

le parc de stationnement pour véhicules ouvert au public

> le chemin d'accès ouvert à la circulation publique.

- une zone réservée comprenant le reste de l'aérodrome et dont l'accès est

soumis à des règles particulières, composée:

> de toutes les aires d'envol

> des aires d'aéromodélisme

des voies de circulation réservées aux aéronefs

> de l'aire de trafic (de stationnement) réservée aux aéronefs

> des différents hangars réservés à l'exploitation des aéronefs (aéroclubs,

ateliers,,,) )

Les limites de ces zones sont figurées au plan annexé au présent arrêté et font l'objet d'une signalisation particulière.

#### TITRE II: CIRCULATION DES PERSONNES

ARTICLE 2 - A) En zone publique:

- > les heures d'ouverture de la zone publique sont fixées par l'exploitant de l'aérodrome
- > l'accès à certains bâtiments, locaux ou installations ainsi qu'à leurs voies de desserte peut, si les circonstances l'exigent, être réglementé pour des raisons relatives à la sécurité, à la sûreté ou à l'exploitation, par le gestionnaire de l'aérodrome.

B) En zone réservée, l'accès est limité aux:

- > passagers sous la responsabilité et la conduite d'une personne autorisée membres d'équipage des aéronefs munis de leur licence, carte de pilote ou certificat de membre d'équipage en cours de validité

- > pilotes en formation munis d'une attestation de début de formation et accompagnés de leur instructeur

militaires de la gendarmerie, fonctionnaires de police, des douanes, de l'aviation civile dans le cadre de leurs fonctions et munis d'une carte de service et éventuellement d'un titre de circulation valide

- > personnes autorisées et sous la responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome.

1 rue du préfet Claude Erignac 54038 NANCY cedex Tél:03.83.34.26.26 Fax:03.83.32.89.16

C) Sur l'aire de mouvement:

L'accès à l'aire de mouvement (pistes et voies d'aéronefs) est strictement réservé aux personnels de sécurité, de surveillance et d'entretien habilités à cet effet,

En cas d'accident ou d'incident ou plus particulièrement lorsqu'un aéronef est immobilisé sur une piste ou une voie de circulation, les personnels de dépannage sont autorisés à accéder sur l'aire de mouvement après accord de l'exploitant ou son représentant qualifié.

TITRE III: CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES ARTICLE 3- A) en zone publique:

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus de se conformer aux règles du code de la route. Les véhicules ne doivent stationner qu'aux emplacements réservés à cet effet, Tout stationnement est interdit en dehors de ces emplacements.

Le stationnement est strictement limité aux nécessités de service ou de transit, A cet effet, il doit faire l'objet d'une signalisation appropriée par l'exploitant de l'aérodrome.

B) en zone réservée:

Hormis pour les véhicules des services de l'État, aucun véhicule autre que ceux ayant fait l'objet d'une autorisation écrite de l'exploitant de l'aérodrome ne peut être admis à pénétrer et à circuler. L'autorisation doit comporter le nom du propriétaire et l'immatriculation du véhicule ainsi que le nom du ou des conducteurs potentiels, Les véhicules devront en toute circonstance donner la priorité aux aéronefs.

Sont seuls autorisés à circuler les véhicules des services mentionnés ci-

dessous:

services de sécurité contre l'incendie

> services de gendarmerie, de police, des douanes et de l'aviation civile

> services d'entretien et de surveillance de la plate-forme

> services publics, organismes utilisateurs agréés et sociétés (le cas échéant) de

distribution de carburant pour les aéronefs.

Les dispositions générales du code de la route s'appliquent, Aucun véhicule ne doit être laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de mouvement. Les véhicules autres que ceux appartenant aux services publics devront porter de manière apparente le logo de l'entreprise représentée. L'autorisation d'accès du véhicule doit être conservée à l'intérieur du véhicule et être présentée à tout contrôle.

1 rue du préfet Claude Erignac 54038 NANCY cedex Tél.:03.83.34.26.26 Fax:03.83.32.89.16

#### TITRE IV: MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

##### ARTICLE 4 : A) protection des bâtiments et des installations

Les consignes en cas d'incendie sur les bâtiments font l'objet d'un règlement particulier établi par l'exploitant de l'aérodrome et communiqué au préfet.

Les locaux doivent être équipés de dispositifs, de protection et de moyens de secours contre l'incendie, dont la quantité, les types et les capacités doivent être en rapport avec l'importance et la destination des locaux, conformément à la réglementation en vigueur. Ces moyens devront être signalés et leurs accès dégagés en permanence.

Les consignes incendie et le plan d'évacuation devront être affichés en évidence dans chaque local et à proximité des installations, en des lieux visibles par le personnel chargé de l'exploitation.

Le contrôle régulier de la sécurité et des moyens associés sont à la charge des occupants respectifs des bâtiments et/ou des installations ou, le cas échéant, de l'exploitant de l'aérodrome.

Tout occupant doit initier son personnel au maniement des moyens de secours et procéder, à cet effet, à des essais pratiques régulièrement.

Les bouches d'incendie et autres moyens de secours ne peuvent en aucun cas être utilisés à d'autres fins que la lutte contre l'incendie, Il est de plus interdit d'apporter des modifications aux installations électriques et aux fusibles qui doivent être conformes aux normes en vigueur, entretenues, en bon état et vérifiées périodiquement par un technicien compétent.

Les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides, devront être évacués dans les plus brefs délais.

La conservation de chiffons gras ou de déchets inflammables dans des récipients combustibles non munis de couvercles ou ayant contenu des produits combustibles est strictement.

## B) Dégagement des accès

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments doivent être dégagées de manière à permettre l'intervention rapide des services d'incendie et de secours.

Les sorties doivent être signalées ainsi que, le cas échéant, les chemins les plus courts qui y conduisent, par des inscriptions visibles et lisibles. Les marchandises et objets entreposés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, ateliers, hangars 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 la mise en œuvre immédiate des moyens de secours nécessaires.

1 rue du préfet Claude Erignac 54038 NANCY cedex Tél.:03.83,34.28.26 Fax:03.83.32.89.16

## C) Chauffage:

Les utilisateurs doivent veiller, avant de quitter les lieux, à ce que tous les appareils de chauffage soient éteints, ils doivent s'assurer qu'aucun risque d'incendie n'est à craindre, en particulier avec les radiateurs électriques ou matériels électriques.

## D) Conduits de fumée

Les occupants des locaux sont tenus de procéder au moins une fois par an au ramonage des cheminées de leurs installations de chauffage.

## E) Stockage des produits inflammables

Le stockage des carburants et de tous autres produits inflammables doit s'effectuer selon les règles en la matière. Il est formellement interdit notamment de constituer, dans les bâtiments, des dépôts de produits ou de liquides inflammables sans y associer les mesures de sécurité appropriées.

## F) Interdiction de fumer

Il est formellement interdit de fumer ou de faire usage de briquet ou d'allumettes à proximité d'aéronefs (à moins de 15 mètres), de produits inflammables, de camions-citernes, soutes à essence ainsi que sur les aires de stationnement tant des aéronefs que des véhicules. Il est également interdit d'y jeter des cigarettes, allumettes ou débris enflammés.

## G) Avitaillement des aéronefs en carburant

Les précautions à prendre pour l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes sont définies par l'arrêté interministériel du 23 janvier 1980.

## TITRE V: PRESCRIPTIONS SANITAIRES

### ARTICLE 5 -: A) Dépôt et enlèvement des déchets industriels banals, spéciaux et des déchets ménagers

Les déchets produits par les occupants de l'aérodrome sont obligatoirement triés de façon à permettre leur valorisation conformément aux obligations réglementaires.

Tout dépôt de déchets est interdit en dehors des emplacements spéciaux désignés à cet effet par l'exploitant de l'aérodrome. Les déchets doivent être déposés dans des conteneurs adaptés à leur type et à leur dangerosité. L'organisme producteur de déchets fait procéder aussi souvent que possible à leur enlèvement par l'exploitant de l'aérodrome ou par un prestataire agréé. La récupération des déchets déposés dans les conteneurs est interdite.

La mise en place de conteneurs ou poubelles est autorisée en zone réservée sur accord de l'exploitant. Les déchets générateurs de nuisances ou dont le stockage présente un risque pour la sécurité (en particulier l'incendie) doivent être évacués dans les plus brefs délais.

1 rue du préfet Claude Erignac 54038 NANCY cedex Tél.:03.83.34.26.26 Fax:03.83.32.89.16

#### B) Substances et déchets radioactifs

Les substances ou déchets radioactifs doivent être éliminés dans les conditions prévues par les dispositions du code de la santé publique.

#### TITRE VI:CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE ARTICLE 6: Autorisation d'activité

Aucune activité industrielle, commerciale ou artisanale ne peut être exercée dans l'emprise de l'aérodrome sans une autorisation spéciale délivrée par l'exploitant de l'aérodrome et pouvant donner lieu au paiement d'une redevance.

#### TITRE VII: POLICE ADMINISTRATIVE GENERALE ARTICLE 7- : A) Interdictions générales

Il est interdit:

de gêner l'exploitation de l'aérodrome par des attroupements

> de pénétrer ou de séjourner sur l'aérodrome avec des animaux, même s'ils ne sont pas en liberté

de tenir des réunions, de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de services, distributions d'objets quelconques ou de prospectus à l'intérieur de l'aérodrome, sauf autorisation spéciale de l'exploitant de l'aérodrome ou son représentant dûment qualifié

de prises de vues commerciales, techniques ou de propagande,

de procéder à l'apposition de affiches de quelque nature que ce soit en dehors des emplacements prévus à cet effet sauf autorisation spéciale.

L'organisation de visites à caractère public ou de manifestations est soumise à l'accord préalable du Préfet. En particulier, en cas d'application d'un plan «crise», le préfet peut annuler ou reporter toute visite initialement prévue.

#### B) Conservation du domaine de l'aérodrome

Il est interdit d'effectuer des dégradations quelconques aux meubles et immeubles du domaine de l'aérodrome, de mutiler les arbres, de marcher sur les gazons et massifs de fleurs, d'abandonner ou de jeter des papiers ou des débris ailleurs que dans les corbeilles réservées à cet effet.

De plus, l'emprise de l'aérodrome étant incluse dans un site classé Natura 2000, les prescriptions liées à ce classement sont à observer.

#### C) Mesures anti-pollution

La mise en oeuvre des matériels particulièrement bruyants ainsi que toute activité susceptible de provoquer une pollution peuvent faire l'objet de mesures édictées par l'exploitant de l'aérodrome ou son représentant dûment qualifié.

1 rue du préfet Claude Erignac 54038 NANCY cedex Tél.:03.83,34.26.26 Fax:03.83.32.89.16

REÇU LE

#### D) Fauchage et culture 26 FEVP 2009

A l'exception des services d'entretien de                    seuls:i

accéder à des travaux de fauchage ou de culture les 'ti1UFires d'authorisations expresses délivrées par l'exploitant ou son représentant.

#### E) Exercice de la chasse et prévention du péril animalier

La chasse est interdite sur l'emprise de l'aérodrome sauf autorisation préfectorale après avis de l'exploitant. Afin d'assurer la sécurité des vols, l'exploitant de l'aérodrome doit prendre toutes mesures visant à prévenir tout péril animalier.

#### F) Stockage de matériaux et implantation de bâtiments

Les stockages volumineux de matériaux et objets divers, l'implantation de baraques ou abris sont interdits sauf autorisation écrite de l'exploitant. Lorsque l'autorisation est retirée ou devient caduque, le bénéficiaire doit procéder à l'enlèvement des matériaux ou objets, baraques ou abris, selon les prescriptions prévues sur l'autorisation et dans les délais impartis. A défaut, l'exploitant peut faire procéder à leur enlèvement aux frais et aux risques et périls du contrevenant.

TITRE VIII: CONSTATION DES MANQUEMENTS ET SANCTIONS ARTICLE 8-: A) Constation des manquements

Les manquements aux dispositions du présent arrêté peuvent être

                         constatés par les miiitaes                    la gendarmerie, les fonctionnaires de poca. les agents des douanes ainsi que les fonctionnaires et agents habilités et assermentés à cet effet.

#### B) Sanctions

Selon la nature du manquement, les sanctions encourues peuvent être administratives ou pénales,

TITRE IX: DISPOSITIONS SPECIALES

ARTICLE 9- :    Le secrétaire général de la préfecture, la déléguée

territoriale à l'aviation civile Lorraine-Champagne-Ardenne, la directrice zonale de la police aux frontières, le directeur départemental de la sécurité publique, le colonel, commandant le groupement de gendarmerie de Meurthe-et-Moselle, le président de la Communauté urbaine du Grand NANCY sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera transmis au recueil des actes administratifs et dont copie sera adressée-

