

Règlement ministériel du 6 juin 2011 concernant l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange.

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne;

Arrête:

Art. 1^{er}. Exploitant responsable.

La Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (FAL) a.s.b.l. est autorisée à exploiter, sous sa propre responsabilité et selon les conditions précisées ci-après, un aérodrome à Noertrange.

L'exploitant est tenu de prendre toutes les mesures utiles et nécessaires pour permettre un bon fonctionnement de l'aérodrome ainsi que les décisions afférentes.

Une commission d'exploitation, dans laquelle sont représentés outre l'exploitant, l'administration communale de Winseler, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le Département ministériel des Sports seconde l'exploitant dans l'accomplissement de ses tâches administratives. Les membres effectifs et suppléants de la commission sont nommés par le Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions, ci-après dénommé le Ministre, sur proposition des entités qu'ils représentent. Le Ministre en désigne également le président et le vice-président. En cas de besoins, la commission peut faire appel à des experts pour l'assister dans ses travaux. La commission est assistée par un secrétariat dont les membres sont désignés par le Ministre.

L'exploitant doit saisir pour avis conforme la commission d'exploitation des propositions visant:

1. à désigner les personnes responsables de l'exploitation technique;
2. à déterminer l'équipement à réaliser qui devra par priorité concerner les infrastructures;
3. à déterminer les mesures propres à maintenir l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances dans l'état qu'exige la sécurité de la navigation aérienne;
4. à déterminer les mesures de sécurité et de sûreté à mettre en place;
5. à assurer les conditions propres à garantir la permanence de l'exploitation et l'adaptation de l'aérodrome aux besoins du trafic aérien;
6. à déterminer les mesures permettant de réduire les nuisances sonores aux riverains;
7. à décider des obligations incombant aux différents clubs aéronautiques;
8. à réglementer les conditions et modalités de stationnement des aéronefs;
9. à fixer les modalités financières de l'exploitation de l'aérodrome;
10. à décider toute mesure visant à empêcher l'atteinte aux droits des terrains faisant partie de l'aérodrome;
11. à déterminer les consignes d'exploitation requises.

La commission d'exploitation établit son règlement intérieur pour déterminer ses modalités de fonctionnement et d'organisation.

L'exploitant doit faciliter à tout moment l'accès à l'aérodrome aux agents de la Direction de l'aviation civile aux fins de contrôles et d'inspections.

Art. 2. Exploitation technique et opérationnelle.

L'exploitation technique et opérationnelle de l'aérodrome est assurée par le Cercle Para Luxembourg (CPL) a.s.b.l.

L'exploitant technique tient à jour une liste de tous les responsables de l'exploitation technique et opérationnelle qu'il porte à la connaissance du Ministre. Cette liste est affichée à l'aérodrome dans un endroit visible et accessible au public.

L'exploitant technique est chargé notamment:

1. de veiller à l'entretien des différentes installations;
2. de maintenir l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances dans l'état qu'exige la sécurité et la sûreté de la navigation aérienne;
3. de mettre en œuvre les mesures décidées par l'exploitant ainsi que les consignes d'exploitation;
4. de signaler tout incident ou accident de sécurité ou de sûreté survenu à l'aérodrome à l'exploitant à la Direction de l'Aviation civile et à l'Administration des Enquêtes techniques.

L'exploitant technique peut être chargé par l'exploitant où la commission d'exploitation d'examiner toute autre question.

L'exploitant technique établit son règlement intérieur pour déterminer ses modalités de fonctionnement et d'organisation.

Art. 3. Conditions générales d'utilisation.

L'aérodrome n'est ouvert que si son ouverture a été formellement déclarée par un responsable désigné par la commission d'exploitation après notification au service AIS de l'Administration de la navigation aérienne. Le signal approprié prévu à l'article 6 b) ci-dessous est à manipuler en fonction de l'ouverture/fermeture de l'aérodrome.

Toutefois, l'exploitant doit garder l'aérodrome fermé chaque fois que l'état de la piste et de sa bande est de nature

à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses, tel qu'en cas d'enneigement ou de verglas, respectivement en cas de fortes averses continues. De plus l'aérodrome est toujours à fermer en cas d'absence d'un responsable technique désigné.

L'aérodrome ne peut être utilisé que par conditions météorologiques de vol à vue (VMC) de jour.

L'aérodrome ne peut être utilisé pour des activités après le coucher du soleil que si les mesures de sécurité le permettent.

L'horaire d'ouverture de l'aérodrome pour les aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg ou dans un autre Etat membre de l'OACI est:

- du lundi au samedi de 9.30 heures locales jusqu'à 12.00 heures locales et de 13.00 heures locales jusqu'à 20.00 heures locales;
- les dimanches et les jours fériés de 9.30 heures locales jusqu'à 12.00 heures locales et de 14.00 heures locales jusqu'à 20.00 heures locales.

Toutefois les atterrissages après 12.00 heures locales et 20.00 heures locales sont autorisés dans le cadre du largage de parachutistes.

Pour un aéronef immatriculé dans un autre Etat membre de l'OACI, le pilote s'appêtant à utiliser l'aérodrome doit obligatoirement obtenir l'autorisation préalable de l'exploitant par téléphone, au moins une heure avant l'heure estimée du départ de l'aérodrome d'origine.

L'aérodrome est accessible aux aéronefs monomoteurs dont la masse maximale au décollage est égale ou inférieure à 2.250 kg. Il incombe au pilote d'apprécier, si compte tenu des performances de l'aéronef et des caractéristiques du terrain, il peut utiliser l'aérodrome en toute sécurité. L'utilisation de l'aérodrome pour les vols d'hélicoptères, vols d'ULM, vols d'essais d'aéronefs prototypes ou tout autre engin sans pilote est soumis à autorisation préalable de la Direction de l'Aviation Civile.

Les descentes en parachute peuvent être effectuées sur l'aérodrome suivant les modalités fixées par le règlement ministériel du 16 juillet 1990 déterminant les conditions auxquelles sont soumises les descentes en parachute dans l'espace aérien luxembourgeois.

Les essais-moteurs ne sont pas autorisés. Toutefois pour des motifs dûment justifiés inhérents à la sécurité aérienne, la Direction de l'aviation civile peut accorder une dérogation pour pratiquer un essai-moteur.

Sur base d'une demande écrite et motivée et après avoir demandé l'avis de l'administration communale de Winseler, le Ministre peut autoriser des exceptions quant aux conditions générales d'utilisation de l'aérodrome.

Toute modification définitive des conditions générales d'utilisation au-delà des cas visés à l'alinéa précédent est soumise à l'avis conforme de l'administration communale de Winseler.

Art. 4. Caractéristiques techniques.

Les caractéristiques techniques de l'aérodrome sont publiées dans les AIP (Aeronautical Information Publication) Belgique et Grand-Duché de Luxembourg.

La piste est balisée de 2 côtés par des balises frangibles et parfaitement visibles, distantes de 30 m au plus.

En outre, la mi-longueur de piste est balisée par une balise frangible portant l'indication «1/2» et visible dans les deux sens de l'axe de piste.

S'agissant de la piste et de sa bande, la hauteur de l'herbe est à maintenir à un niveau ne compromettant pas le déroulement d'activités aériennes sûres.

Les seuils de piste sont balisés par un trait blanc continu de 30 cm de largeur au moins.

Art. 5. Circulation aérienne.

L'aérodrome est un aérodrome non contrôlé.

L'exploitant est autorisé à exploiter une station aéronautique (fréquence 126,95 Mhz – Indicatif d'appel «NOERTRANGÉ INFO») pour donner des informations relatives à l'utilisation de l'aérodrome.

Il est strictement interdit d'utiliser cette station à des fins de contrôle de la circulation aérienne. Tout pilote s'appêtant à utiliser l'aérodrome doit contacter «NOERTRANGÉ INFO» au moins cinq minutes avant son arrivée à l'aérodrome pour transmettre un compte-rendu de position et indiquer ses intentions pendant toutes les phases de son vol aux fins d'en informer les autres usagers de l'aérodrome.

Les circuits d'aérodrome se font obligatoirement au nord du terrain. L'exploitant doit soumettre un circuit d'aérodrome au ministre qui recueille l'avis de la Direction de l'aviation civile.

Art. 6. Signalisation.

Manches à air: Deux manches à air sont installées, l'une du côté est au bord du bois, l'autre en un endroit bien dégagé le long de la piste et visible en vol.

Aire à signaux: Une aire à signaux est installée et entretenue dans laquelle sont placés les signaux ci-après, conformes aux spécifications du Chapitre 4.2 (Signaux visuels au sol) de l'Annexe au règlement grand-ducal du 13 mars 1993 précité:

- Interdiction d'atterrir (disposé par l'exploitant responsable en cas de besoin d'ordre opérationnel);
 - Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage.
- La disposition de tout autre signal fera l'objet d'une décision de la commission d'exploitation.

Art. 7. Matériel d'intervention.

L'exploitant doit disposer au moins du matériel d'intervention suivant qui doit se trouver sur l'aérodrome à un endroit facile d'accès et abrité:

- a) au moins un véhicule de sauvetage et d'incendie portant au moins 230 litres d'eau et permettant un débit de solution de mousse de niveau de performance B supérieure ou égale à 230 l/min. En plus, il y a lieu de prévoir 45kg de poudre sous forme d'extincteurs comme agent secondaire. De plus, le véhicule doit être doté d'un matériel de sauvetage adéquat. Le cas échéant où le véhicule ne pourrait pas être équipé d'une installation mousse, la quantité de l'agent secondaire serait à doubler.
- b) au moins une boîte de premiers secours contenant le matériel nécessaire pour donner les premiers soins en cas d'accident. Cette boîte doit faire l'objet d'une signalisation appropriée et doit être facilement accessible.

Art. 8. Aérodrome non douanier.

L'aérodrome est un aérodrome non douanier et l'exploitant devra faire une déclaration afférente auprès de l'Administration des Douanes et Accises.

Un registre des vols dans lequel tout atterrissage et décollage est consigné doit être tenu par l'exploitant. Ce registre doit être à la disposition de la douane de sorte que celle-ci puisse contrôler qu'aucun vol à destination ou en provenance d'un pays tiers n'ait été effectué sans être passé par un aérodrome douanier.

Un aéronef venant d'un pays tiers ou s'y rendant ne peut ni atterrir ni décoller en dehors d'un aérodrome douanier. Toutefois, en cas d'atterrissage forcé ailleurs que sur un aérodrome douanier, la douane doit être immédiatement avertie. L'intéressé est tenu de se conformer aux instructions de cette autorité.

L'exploitant peut conclure des arrangements spéciaux avec l'Administration des Douanes et Accises. Ces arrangements doivent être communiqués par l'exploitant préalablement à toute mise en application au Ministre et sont affichés dans un endroit accessible au public.

Art. 9. Circulation de personnes et de véhicules.

La circulation de personnes ainsi que la circulation et le stationnement de véhicules sont interdits sur la piste et sa bande lorsque l'aérodrome est ouvert. L'exploitant doit porter cette interdiction à l'attention du public au moyen de panneaux de signalisation.

Ne tombent pas sous cette interdiction les personnes et les véhicules qui circulent sur la piste et sa bande en raison des besoins de l'exploitation de l'aérodrome ainsi que les agents de la Direction de l'Aviation civile dans l'exercice des missions leur dévolues par la loi; ces personnes doivent cependant surveiller la circulation des aéronefs afin d'éviter tout risque de danger.

En outre, les riverains, qui ne disposent pas d'autre accès à leurs terrains, peuvent traverser la piste et sa bande en empruntant le chemin le plus court prévu à cet effet, tout en laissant la priorité aux aéronefs en respect de la signalisation en place.

Art. 10. Fermeture de l'aérodrome.

La fermeture par l'exploitant pour des raisons autres que celles énoncées à l'article 3 est soumise à l'autorisation préalable du Ministre à défaut de nullité.

Le Ministre peut également décider de fermer l'aérodrome, de restreindre son utilisation pour des raisons mettant en cause la sécurité aérienne, décision qui est à notifier à l'exploitant responsable, la Direction de l'Aviation Civile entendue en son avis, sans préjudice des dispositions d'urgence accordées à cette dernière par l'article 19ter de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

Toute fermeture ou restriction de l'utilisation de l'aérodrome fait l'objet d'un avis aux pilotes par l'exploitant par le biais d'un NOTAM.

Art. 11. Assurance.

Pendant toute la durée du droit d'exploitation une police d'assurance doit garantir la responsabilité civile de l'exploitant et/ou de ses délégués à l'égard des tiers.

L'exploitant doit en communiquer une copie au Ministre et à la Direction de l'aviation civile et les informer de toutes les modifications qui pourraient ultérieurement être apportées à cette police.

Art. 12. Accidents et incidents.

Tout accident ou incident survenu sur l'aérodrome ou aux abords de celui-ci, ainsi que tout autre accident ou incident aéronautique porté à la connaissance de l'exploitant, sera signalé sans délai au Ministre, à la Direction de l'aviation civile et à l'Administration des Enquêtes techniques conformément aux prescriptions de la loi du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des Enquêtes Techniques et au règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine de l'aviation civile.

Art. 13. Durée du droit d'exploitation.

Sans préjudice des dispositions de l'article 10, le droit d'exploitation est accordé pour une durée indéterminée. Pendant cette période l'exploitant est autorisé à percevoir de la part des utilisateurs une indemnité à titre de participation aux frais d'exploitation du terrain. Les critères et modalités de cette indemnité devront être préalablement soumis à l'approbation du Ministre.

Le droit d'exploitation peut être suspendu ou retiré avec effet immédiat, si l'exploitant ne respecte pas les conditions fixées par le présent règlement.

Une suspension ou un retrait du droit d'exploitation, ainsi que la fermeture décidée par le ministre conformément à l'article 10, ne peut en aucun cas donner lieu à une responsabilité pécuniaire de l'Etat.

L'exploitant s'engage à fournir au Ministre un rapport annuel tenant compte de tous les aspects d'ordre administratif et financier en relation avec la gestion de l'aérodrome.

Art. 14. Le règlement ministériel modifié du 26 mai 2006 réglementant l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange est abrogé.

Art. 15. Le présent règlement est publié au Mémorial.

Luxembourg, le 6 juin 2011.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler