COMPTE RENDU REUNION DU 30/10/2013

Participants :

Rémi Sourisse / Jean-Charles Perrot – GUAS

Jean-Pierre Houeix / Philippe Platek / Patrick Villard / François Bru – ADP LBGX

Discussion :

A l'issue de la réunion du 26 mars 2013 tenue dans les locaux du SNARP, il avait été convenu que le CDM était impropre de par son terme et par un fonctionnement perfectible.

Le terme officiellement réservé aux terrains avec compagnies aériennes et flux importants de passagers n'est pas adapté à notre périmètre. Nous le remplaçons par CEDU (Collaboration Exploitant DGAC Usagers).

Le fonctionnement du CDM ancien avait le défaut de ne pas réunir toutes les parties prenantes en permanence (l'absent était joint par téléphone).

Nous actons que ADP ne peut déléguer son rôle comme garant de l'intégrité de l'aire de manœuvre mais qu'il est ouvert à toute proposition d'exploitation adaptée si besoin.

L'état d'une piste "gras et glissant" est une information qualitative qui ne met pas en cause la sécurité, les usagers présents nous confirment qu'un avion peut utiliser une piste très molle très glissante sans risque d'accident grave.

Proposition pour le week end:

Inspection conduite le matin (par notre sous-traitant FG)

1 : si pas de FOD et terrain OK, alors RAS terrain exploité normalement

2 : si FOD, la tour informée ne rend pas le service sur la piste contaminée jusqu'à que le FOD soit retiré et qu'une nouvelle inspection vienne le confirmer

3 : si pas de FOD et terrain qualifié de "gras et glissant", tour et usagers prévenus simultanément (procédure à définir). Le terrain reste en exploitation, avec mention "pistes et/ou taxiways gras et glissant" à l'ATIS.

4 : les usagers avec l'accord de la tour qui les "protège" effectuent une mesure pandito (matériel fourni par ADP) et rendent compte au permanent ADP

4.1 : si pandito > 5 : aucun impact, le terrain reste exploité sans restriction

4.2: si pandito < ou = 5 : le permanent ADP ~~est joint par téléphone et~~ entend quelles restrictions d'exploitation les usagers souhaitent mettre en place, puis il transmet à la tour pour production d'un NOTAM (ou DSAC IR en cas d'auto info)

5 : si une nouvelle mesure (intervenant quelques heures plus tard) faite par les usagers donne un pandito > 5, la levée des restrictions d'exploitation doit se faire après nouvelle inspection faite cette fois par un agent ADP d'astreinte qui va confirmer (ou non) à la tour que la restriction peut être levée en lien avec le permanent ADP qui traite lui de la levée du NOTAM.

Remarque : pour nous prévenir du risque juridique fort pour ADP, il est important que ce soit ADP qui communique officiellement sur l'état du terrain même si celui-ci est décrit par les usagers de manière autonome. L'émission d'une réserve à l'exploitation afin de préserver le patrimoine peut se faire sans présence physique d'ADP puisqu'il s'agit de restreindre, par contre le retour à la normale doit être confirmé par une inspection ("levée de doute") réalisée par ADP dans son rôle de garant de l'intégrité de l'aire de manœuvre.

Proposition pour la semaine :

L'inspection est faite par un agent ADP (avec ou sans usage du pandito) qui peut échanger avec les usagers quant à l'état du terrain pour indiquer à la tour si restriction ou non (NOTAM à coordonner avec le chef tour).

Formation France Gardiennage :

ADP renforcera la formation de son sous-traitant pour s'affranchir notamment des dégâts causés par le véhicule d'inspection sur les pistes. (ne pas rouler quand c'est trop mouillé, marcher sur les bords et contrôler la présence de FOD)

Tableaux d'astreinte :

Sur le même modèle que l'hiver dernier, le collège des usagers dont également fournir un contact par week end

Accès à l'aire de manœuvre avec un véhicule personnel :

ADP autorise un pilote breveté, membre du collège des usagers, à accéder à l'aire de mouvement avec son véhicule personnel à condition que celui-ci emporte un gyro-phare et communique sur la fréquence au moyen d'une radio VHF homologuée, sous réserve de clairance par les services du contrôle.