

NOTICE EXPLICATIVE DE LA MISE A JOUR DE L'INSTRUCTION n° 4450 DSAÉ/DIRCAM RELATIVE A L'INFRASTRUCTURE, AUX EQUIPEMENTS, AUX PROCEDURES D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE, AUX CONDITIONS D'HOMOLOGATION ET DE SURVEILLANCE DES AERODROMES DES ARMEES.

1. Objectifs de la mise à jour

L'objectif principal de cette mise à jour est l'introduction de nouvelles dispositions plus favorables au profit des aérodromes des armées, en accord avec la politique du « juste besoin » impulsée par la DIRCAM et du principe du meilleur rapport coût/efficacité/sécurité.

Ces dispositions concernent la diminution de la largeur de la bande de piste et de la trouée d'atterrissage, la levée de la fragibilité des petits équipements à proximité des barrières d'arrêt et l'adaptation de la résistance des équipements (regards, grilles avaloires...) situés sur les chaussées (ou à proximité immédiate) à l'aéronef le plus contraignant destiné à être accueilli sur la plateforme.

En ce qui concerne la sécurité, de nouvelles exigences sont introduites relative à l'inspection de l'aire de mouvement et au suivi des obstacles sous les surfaces de dégagement.

Faisant suite aux GT PSA et PSR actés lors du COSTRAT SA, le présent amendement officialise de nouvelles responsabilités pour la DIRCAM dans le domaine des PSA.

Il intègre par ailleurs deux nouvelles procédures de coordination entre la DIRCAM et la DSAC pour la surveillance des aérodromes et des hélistations.

Enfin, cette nouvelle version réactualise certains textes en vigueur, les missions confiées aux acteurs impliqués dans le processus d'homologation et la liste des documents à fournir pour la constitution du dossier préalable d'expertise.

2. Changements principaux :

2.1 Allègement de certains critères applicables à l'homologation des aérodromes

Conformément à son message NEMO n°2018/1809 du 21/12/2018, la DSAÉ/DIRCAM a profité de nouvelles dispositions introduites par l'OACI, pour réduire la largeur des bandes de pistes ainsi que la largeur à l'origine des trouées d'atterrissages :

- de 150 m à 140 m pour les pistes de code 1 et 2 ;
- de 300m à 280m pour les pistes de code 3 et 4.

Ce changement introduit également une réduction des distances de séparation minimales entre l'axe d'une voie de circulation et l'axe d'une piste.

Considérant le caractère massif d'une barrière d'arrêt, la DSAÉ/DIRCAM suggère de ne pas retenir la nécessité d'une fragibilité des équipements bas qui sont situés à proximité de cette dernière. Cela concerne les boîtiers émetteurs/récepteurs de déclenchement, les panneaux métalliques de signalisation « danger » et les projecteurs associés aux barrières d'arrêt.

La DSAÉ/DIRCAM propose aussi d'introduire des exigences concernant les valeurs de résistance minimale des dispositifs de couronnement et de fermeture sur les aires aéronautiques (grilles avaloires, tampons, regards techniques...) adaptés aux catégories d'avions susceptibles d'être accueillis sur chaque aérodrome. Ce principe permet de répondre au « juste besoin », contrairement à la DGAC qui applique pour ses plateformes, quelle que soit leur taille, la valeur de résistance maximale (F 900).

2.2 Servitudes

Selon le nouvel article 3 de l'arrêté du 7 juin 2007¹ à paraître, le MINARM devient le nouveau responsable de la validation des études d'obstacles participant au processus d'élaboration et de mise à jour des PSA. Par délégation, cette mission doit être confiée au DirCAM.

La nouvelle version de l'instruction 4450 abandonne toute notion de date butoir pour la mise en révision des PSA, PSR et PEB. D'une part, une échéance fixée dans une instruction ne paraissait pas appropriée. D'autre part, celle fixée dans l'actuel version (1^{er} janvier 2020) n'a jamais été respectée.

2.3 Exigences liées à l'exploitation des aérodromes

Dans un souci de cohérence et de sécurité, la DSAÉ/DIRCAM propose d'étendre le champ de l'arrêté du 09 juin 2021² à tous les aérodromes des armées pour la conduite des inspections de l'aire de mouvement. A ce jour, les aérodromes de liste 2 (réservé à l'usage des administrations de l'État) sont exclus du champ de cet arrêté.

Dans la mesure où les nouvelles dispositions ne sont pas plus contraignantes que l'ancien arrêté du 06 mars 2018 et sont déjà pratiquées par les 3 armées, la DSAÉ/DIRCAM suggère de profiter de l'amendement de la 4450 pour rattacher officiellement les aérodromes de liste 2 à cette exigence de sécurité, pour laquelle il paraît difficile de s'y soustraire au titre de l'exception militaire. Une alternative à l'introduction de cette exigence dans la 4450 serait que chaque autorité d'emploi s'engage à la sanctuariser dans une instruction.

Faisant suite à l'introduction de la méthode dite GRF³ applicable aux seuls aérodromes des armées accueillant du trafic commercial, la notion de piste « humide » n'existe plus. Pour la majorité des aérodromes des armées en dehors du champ du GRF, la DSAÉ/DIRCAM suggère de fournir une définition de la piste « humide » dans l'instruction 4450 et de préciser que cet état reste toujours employable pour caractériser le contaminant.

Enfin, dans le cadre de la gestion des obstacles aux abords des aérodromes, la DSAÉ/DIRCAM précise dans son document la nécessité de mise en place d'un fichier de suivi global par le SID. Ce fichier qui doit permettre d'éviter les doublons est composé des données nécessaires à l'établissement et au contrôle des procédures aux

¹ Arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exception des servitudes radioélectriques (arrêté dit « PSA »).

² Relatif aux inspections de l'aire de mouvements d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes.

³ Global reporting format.

instruments, à la vérification des surfaces de dégagements aéronautiques dans le cadre de l'exploitation en vigueur de la plateforme ainsi qu'à l'élaboration et au contrôle de l'intégrité du PSA. En outre, chaque directeur d'aérodrome se doit d'établir un protocole de suivi des obstacles avec le SID.

2.4 Procédures de coordination DIRCAM-DSAC

Conformément au protocole liant la DIRCAM et la DSAC⁴, deux nouvelles dispositions sont insérées dans l'instruction :

- Les DSAC-IR sont chargées d'assurer les visites d'expertise des hélistations des hôpitaux des armées, pour le compte de la DIRCAM. Cette dernière assure ensuite le suivi de l'expertise en concertation avec le service de santé des armées.
- les DSAC-IR sont autorisées à déléguer à la DIRCAM les visites de surveillance de certains aérodromes duaux pour les besoins de l'aviation civile, en fonction du type d'activité civile rencontrée (nature et volume) et des objectifs de la visite.

La prise en compte des PFA aura un coût RH non négligeable. La variable d'ajustement sera la planification des audits.

Général de brigade aérienne Étienne HERFELD
Directeur de la circulation aérienne militaire
Direction de la Sécurité Aeronautique d'État

25/03/22

⁴ Protocole n°1890 DSAÉ/DIRCAM/SDSA et n°20-118 DSAC/ANA du 26 août 2020 relatif aux procédures conjointes d'homologation et de surveillance des aérodromes duaux et aux coordinations afférentes.