

# Arrêté du Ministre des Transports des Communications du 23 septembre 1974 fixant les conditions d'aménagement et d'utilisation des bandes d'envol occasionnelles par des aéronefs effectuant un traitement aérien.

Le Ministre des Transports et des Communications;  
Vu la loi N° ,59-76 du 19 juin 1959, relative à la navigation aérienne;

Vu le décret N° 59-201 du 4 juillet 1959, réglementant la navigation aérienne, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété

Vu l'arrêté du 21 avril 1961, relatif à la, classification des aérodromes et les servitudes aériennes;

**Arrête :**

## Chapitre Premier. -GENERALITES

**Article Premier.-** Le présent arrêté fixe les conditions d'aménagement et d'utilisation des bandes d'envol occasionnelles.

**Art. 2.-** Sont considérées comme bandes d'envol occasionnelles au sens du présent arrêté, les bandes d'envol situées en dehors d'un aérodrome et utilisées à titre exceptionnel, temporaire ou saisonnier, pour l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs à voilure fixe utilisés pour le traitement aérien.

**Art.3.-** Les opérations de traitement aérien sont celles qui intéressent les traitements agricoles ou phytosanitaires et, en général, toutes les opérations d'épandage par avion.

**Art. 4.-** L'utilisation des bandes d'envol occasionnelles est réservée aux pilotes titulaires d'une qualification spéciale délivrée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile. Cette autorisation pourra être retirée à tout moment, notamment en cas d'inobservation de toute disposition réglementant la navigation aérienne.

**Art. 5.-** L'aménagement des bandes d'envol occasionnelles est à la charge de l'exploitant de l'aéronef .

Les bandes d'envol occasionnelles sont utilisées sous la responsabilité civile de l'exploitant de l'aéronef.

**Art. 6.-** Les exploitants ou propriétaires d'avion effectuant les opérations visées à l'article 3 ci-dessus sont tenus de souscrire une assurance couvrant les risques spéciaux à l'utilisation des bandes d'envol occasionnelles notamment en ce qui concerne les dommages causés aux tiers.

**Art. 7.-** Préalablement à l'utilisation des bandes d'envol occasionnelles l'exploitant devra justifier auprès des services de l'Aviation Civile qu'il a :

a) reçu des personnes physiques ou morales ayant la jouissance du terrain leur accord portant sur l'utilisation de la bande;

b) prévenu 48 heures à l'avance, les autorités locales de la région dans laquelle est située la bande d'envol occasionnelle.

**Art. 8.-** L'autorisation d'utilisation visée à l'article 4 ci-dessus peut être retirée pour les raisons ci-après :

a) si la bande d'envol occasionnelle ne remplit plus les conditions techniques requises pour une exploitation sûre garantissant le maximum de sécurité (pluie, glissement de terrain et hautes herbes etc. ..)

b) si le terrain s'est révélé dangereux ou s'il en a été fait un usage abusif.

**Art. 9.-** L'exploitant est tenu d'informer les Services de l'Aviation civile 72 heures ouvrables avant l'utilisation d'une bande d'envol préalablement homologuée et ce par lettre recommandée, le cachet de la poste faisant foi. Cette lettre doit contenir les dates et heures d'utilisation de cette bande. L'exploitant informera, les mêmes services de la fin des opérations au plus tard 72 heures ouvrables, après l'utilisation de la bande.

**Art. 10.-** Pendant le convoyage d'un aérodrome à une bande d'envol aux fins d'une campagne quelconque il est interdit au pilote de se faire accompagner par un passager quelle que soit sa qualité.

**Art. 11.-** Une altitude minimale de 70m au dessus de tout obstacle dans un rayon de 600m autour de l'aéronef doit être maintenue pendant le trajet reliant la bande homologuée à la zone de travail.

## Chapitre 2.- PROCEDURE NORMALE D'AGREMENT D'UNE BANDE D'ENVOL OCCASIONNELLE

**Art. 12.-** En plus des obligations résultant des autres dispositions du présent arrêté, l'utilisation d'une bande d'envol occasionnelle est subordonnée à une autorisation délivrée par le Ministère des Transports et des Communications.

**Art. 13.-** Pour obtenir l'homologation d'une bande d'envol occasionnelle l'exploitant doit déposer auprès des services de l'Aviation Civile une demande en trois exemplaires, huit jours ouvrables à l'avance et assortie des documents ci-après :

- a) l'accord du propriétaire du terrain;
- b) le dossier technique comprenant :
  - carte et assemblage de carte au 1/50.000 situant la bande d'envol ainsi que les circuits de travail;
  - les fiches techniques dont le modèle doit être retiré auprès des services de l'Aviation Civile (piste, personnel, matériel volant).

**Art. 14.-** Préalablement à l'octroi de l'autorisation de la bande d'envol occasionnelle, les services compétents de l'Aviation Civile vérifient si les dégagements disponibles tels que reproduits sur le dossier technique répondent aux dispositions du présent arrêté.

**Art.15.-** si les conditions fixées à l'article 14 sont remplies, les services de l'Aviation Civile vérifient par une inspection sur les lieux la conformité du dossier déposé en application de l'article 13 avec la topographie des lieux.

**Art.16.-** La décision d'homologation des bandes d'envol est délivrée au vu du rapport du fonctionnaire envoyé en inspection en application de l'article 15.

**Art. 17.-** L'autorité aéronautique se réserve le droit d'inspecter à toute heure et pendant la durée effective de l'autorisation, la bande d'envol pour s'enquérir de son état et des méthodes d'exploitation.

**Art. 18.-** La durée de validité d'utilisation d'une bande d'envol dont le dossier est instruit conformément aux articles 13 à 20 limitée à 45 jours à partir de la date de signature de la décision y afférente.

## Chapitre 3.- PROCEDURE SPECIALE D'AGREMENT DES BANDES D'ENVOL

**Art. 19.-** La décision d'homologation peut être prise sans l'inspection préalable des lieux prévue par l'article 15 dans le cas où le dossier est établi et signé par un technicien agréé par le Ministère des Transports et des Communications.

**Art.20.-** Les candidatures d'agrément des techniciens (de préférence un pilote ou un agent du corps de la Navigation Aérienne) à l'effet de les habiliter à préparer et signer les dossiers des bandes d'envol doivent être déposées par l'exploitant trente (30) jours à l'avance à la Direction de l'Aviation Civile.

Les dossiers doivent comprendre les pièces ci-après :

- Curriculum vitae;
- Diplômes ou brevets obtenus;
- Expérience et nombre d'heures de vol, avec indication du volume d'heure de vol en travail aérien.

**Art. 21.-** L'agrément du technicien sera automatiquement retiré dans les cas suivants :

- infraction par l'exploitant à la réglementation de la navigation aérienne;
- inexactitude dans un dossier signé par le technicien.

**Art. 22.-** L'agrément des techniciens des bandes d'envol sera examiné par une commission ad-hoc présidé par un fonctionnaire des services de l'Aviation Civile et comprenant :

- 2 représentants de l'Aviation Civile;
- 1 pilote représentant l'exploitant.

**Art. 23.-** Dans le cas où le dossier est signé par un agent de l'exploitant agréé à cet effet par le Ministère des Transports et des Communications l'homologation de la piste sera délivrée 48 heures après le dépôt de ce dossier au siège des services de l'Aviation Civile.

**Art. 24.-** La validité d'homologation d'une piste dont le dossier a été déposé conformément aux dispositions des articles 13 à 23 est limitée à un mois à partir de la date de signature de la décision y afférente.

## Chapitre 4

**Art. 25.-** Caractéristiques techniques des bandes d'envol occasionnelles.

**Topographie:** Les bandes occasionnelles doivent être situées sur les zones planes dont la pente est suffisante pour permettre un bon écoulement des eaux et à bonne distance des zones de turbulence provoquée par les collines ou des obstacles fixes.

**Résistance :** Les bandes doivent être capables de supporter la circulation; l'atterrissage et le décollage des avions auxquels elles sont destinées.

**Surface:** La surface des bandes ne doit pas présenter des irrégularités qui auraient pour effet de réduire l'efficacité du freinage ou de nuire, de toute autre manière, au décollage ou à l'atterrissage .

**Nature du sol :** Les sols qui contiennent un pourcentage assez grand de matières imperméables comme le gravier, le sable ou le granit décomposé, combinées à un liant naturel approprié, sont ceux qui se prêtent le mieux à l'établissement de bandes d'atterrissage. Il convient d'éviter les types de sol qui, une fois mouillés deviennent malléables et perdent une partie de leur force portante.

**Visibilité:** Les bandes doivent être situées de manière à ce qu'elles ne risquent pas d'être affectées par le brouillard matinal ou d'être recouvertes par des fumées dérivant à basse altitude.

**Vent:** Les bandes occasionnelles doivent être orientées correctement par rapport aux vents dominants de manière à ce que la composante du vent traversier ne dépasse pas la valeur spécifiée dans le manuel d'utilisation de l'avion considéré. Cette valeur ne doit en aucun cas dépasser 10 nœuds.

**Pente:** La pente longitudinale d'une extrémité à l' autre de la bande ne doit pas dépasser 2% mais des pentes longitudinales atteignant 2,5% sur une position quelconque de la bande peuvent être acceptables à condition que le changement de pente soit progressif.

La pente transversale de toute position de la bande ne doit pas dépasser 2,5%.

**Dimensions:** La longueur de la bande ne doit pas être inférieure à celle qui est spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef utilisé compte tenu du poids total de l'aéronef, des températures de l'air et de l'altitude de la bande

Pour déterminer la longueur requise, il faudra tenir compte des courbes de performances à l'atterrissage et au décollage de l'avion telle que garantie par le constructeur à pleine charge, la pente de montée devant être pénalisée de 5%. L'effet pente des bandes doit aussi être pris en considération.

La longueur de la bande doit être supérieure d'au moins 60m à la longueur calculée à partir des courbes de performances de l'avion.

La largeur minimale est de 30m et aucun obstacle ne doit dépasser le point le plus élevé de la bande sur une distance de 15m de part et d'autre de celle-ci.

### AIRES ET SURFACES D'APPROCHE ET DE MONTEE APRES DECOLLAGE

Cette aire doit s'étendre sur une distance de 1500m au delà de l'extrémité de la bande d'envol, la largeur de l'aire d'approche et de montée après décollage à l'extrémité de la bande doit être de 60m au moins. Elle doit ensuite s'évaser horizontalement de 10% de part et d'autre de la bande. La pente de la surface d'approche et de montée après décollage ne doit pas dépasser 5% et doit être inférieure à la trajectoire de montée de l'aéronef considéré telle qu'elle a été garantie à pleine charge par le constructeur après une pénalisation de 10%.

Outre les spécifications techniques ci-dessus mentionnées des circulaires complémentaires liées aux opérations de traitement aérien devant être diffusées en temps utile à l'intention des usagers.

### MESURES TRANSITOIRES

**Art. 26.-** Un délai de quatre (4) mois est accordé aux exploitants pour se conformer aux prescriptions du présent arrêté.

**Art. 27.-** A titre transitoire, les pilotes en exercice avant la publication du présent arrêté et non titulaires de la qualification "travail aérien" continueront d'exercer les fonctions pendant une période n'excédant pas quatre (4) mois. Au terme de cette période ils ne seront plus autorisés à exercer leur fonction dans le "travail aérien" s'ils n'ont pas subi avec succès un test organisé par l'Aviation Civile.

Le programme et l'organisation du test feront l'objet d'une décision du Ministre des Transports et des Communications.

Tunis, le 23 septembre 1974

Le Ministre des Transports et des Communications

**Lassaad BEN OSMAN**

Vu:  
Le Premier Ministre  
**Hédi NOUIRA**

#### FICHE PILOTE

Nom et prénoms :  
N° de la licence de pilote professionnel :  
Validité jusqu'à :  
Qualifications :  
Heures de vol :  
Observations complémentaires :

#### FICHE AVION

Indicatif :  
Type :  
Charge maximum :  
Distances de base (brutes) de décollage et d'atterrissage aux poids maxima autorisés :

Effets sur ces distances de la nature variable de la surface :

Gradient brut de montée :  
Effets du vent, de la température et de l'altitude sur les distances de décollage et d'atterrissage et le gradient de montée :

Equipement de secours et de sécurité à bord :

#### FICHE TERRAIN

Dénomination :  
Coordonnées géographiques :  
Gouvernorat de :  
Délégation de :  
Propriétaire :  
Nature des travaux :  
Date prévue de commencement des travaux :  
Durée des travaux :  
Orientation de la piste :  
Dimensions :  
Altitude :  
Pente :  
Nature du terrain :  
Résistance :

#### COUPE

## FICHE SECURITE

Quantité de l'agent extincteur :  
Type de l'agent :  
Nécessaire du 1<sup>er</sup> secours :  
Nom et prénoms du secouriste :  
Balisage :  
Signalisation :