

Charte de Gestion des Nuisances Sonores (Aéroport de Pau-Pyrénées)

(2ième Partie)

Description des Activités et Engagement des Partenaires

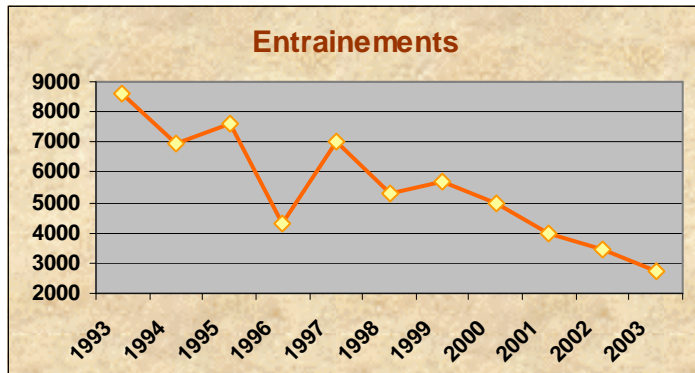
- I. ENTRAINEMENTS**
- II. LARGAGES MILITAIRES**
- III. HELICOPTERES RHC**
- IV. AVIATION GENERALE ET LOISIRS**
- V. AVIATION COMMERCIALE**
- VI. SECURITE CIVILE**
- VII. SOCIETES DE TRAVAIL AERIEN**
- VIII. CGTM**
- IX. DOUANES**
- X. SYNTHESE DES ACTIVITES**

Sommaire 2^{ème} Partie

I. ENTRAINEMENTS	1
I.1. EVOLUTION DES ENTRAINEMENTS AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES / TENDANCE	1
I.2. PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	1
I.3. LOCALISATION DES PLAINTES	2
I.4. RAPPEL DES ENGAGEMENTS DU PRECEDENT PROTOCOLE.....	2
I.5. EXPERIMENTATION MARS 2003	3
I.6. CONSIGNES PILOTES	3
I.7. CHARTE AIR FRANCE DU VOL D'ENTRAINEMENT (EXTRAITS)	4
I.8. CHARTE AIR FRANCE DU VOL D'ENTRAINEMENT (CONSIGNES ENVIRONNEMENTALES DE PAU).....	5
II. LARGAGES MILITAIRES.....	6
II.1. EVOLUTION DE L'ACTIVITE AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES / TENDANCE	6
II.2. PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	6
II.3. LOCALISATION DES PLAINTES.....	6
II.4. RAPPEL DES LIMITATIONS DU PROTOCOLE 1996	6
II.5. EXPERIMENTATION SEPTEMBRE 2003.....	6
II.6. RAPPORT D'ACTIVITE ETAP	7
III. HELICOPTERES RHC	9
III.1. EVOLUTION AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES / TENDANCE	9
III.2. PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	9
III.3. LOCALISATION DES PLAINTES	9
III.4. RAPPEL DES LIMITATIONS DU PROTOCOLE 1996.....	9
III.5. EXPERIMENTATION FIN 2003.....	10
III.6. RAPPORT D'ACTIVITE 5 ^{IEME} RHC.....	11
IV. AVIATION GENERALE ET LOISIRS	13
IV.1. EVOLUTION AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES / TENDANCE.....	13
IV.2. PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE.....	13
IV.3. LOCALISATION DES PLAINTES	13
IV.4. RECHERCHE D'AMELIORATIONS	13
IV.5. RAPPORT D' ACTIVITE AERO-CLUB DU BEARN.....	14
IV.6. RAPPORT D'ACTIVITE "LOCATIONS AERO SERVICES"	16
IV.7. RAPPORT D'ACTIVITE AEROCLUB TURBOMECA (UAT).....	17
IV.8. RAPPORT D'ACTIVITE DES CONSTRUCTEURS AMATEURS (RSA)	18
V. AVIATION COMMERCIALE.....	19
V.1. EVOLUTION AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES / TENDANCE	19
V.2. PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	19
V.3. LOCALISATION DES PLAINTES	19
V.4. RECHERCHE D'AMELIORATIONS.....	19
VI. SECURITE CIVILE	20
VII. SOCIETES DE TRAVAIL AERIEN	21
VIII. CGTM.....	23
IX. DOUANES.....	24
X. SYNTHESE DES ACTIVITES.....	24

I. Entraînements

I.1. Evolution des entraînements au cours des dix dernières années / Tendence



Pour mémoire : le protocole de gestion des nuisances rédigé en 1994 prévoyait le plafonnement à 5000 mouvements du nombre des entraînements à l'échéance 2000, à raison d'une diminution de 500 mouvements par an pendant 5 ans (7000 en 96 / 6500 en 97 etc...).

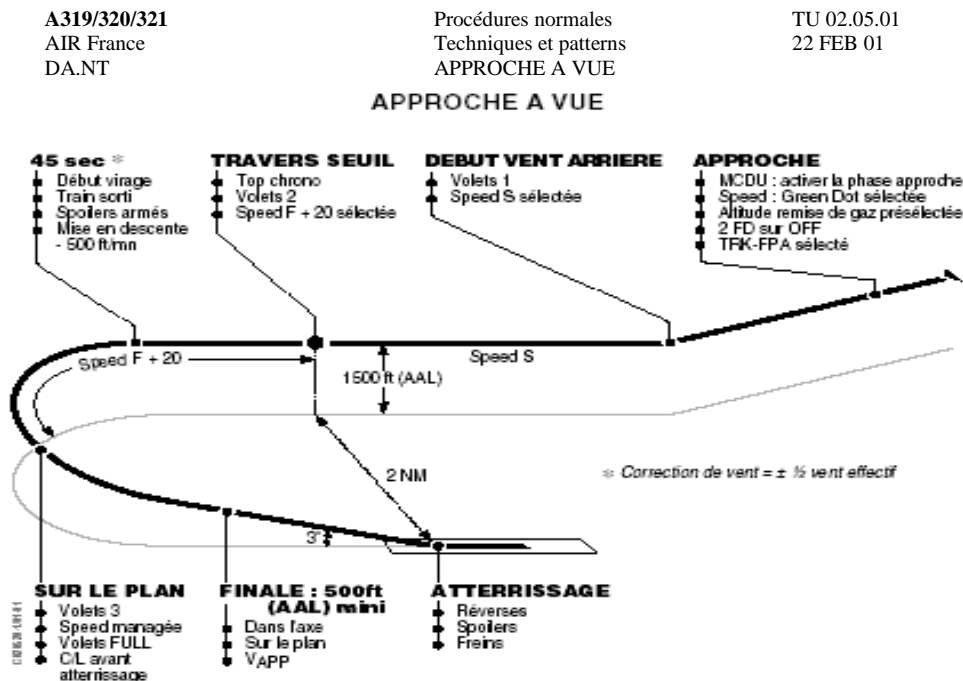
I.2. Problématique environnementale

Les tours de piste "école" sont effectués en vol à vue et se caractérisent par une dispersion assez importante des trajectoires par rapport au circuit nominal.

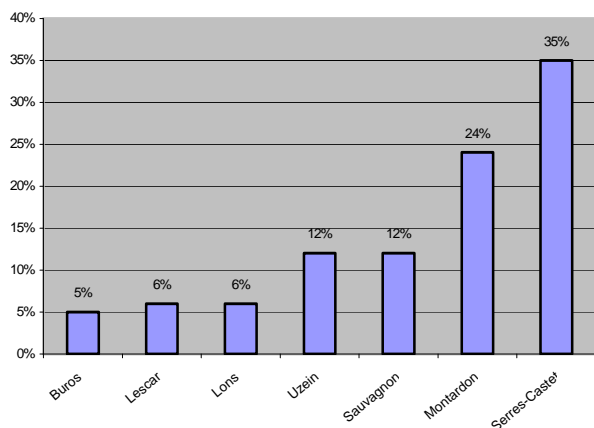
Le circuit "école" nominal correspond pour la branche vent arrière Nord en circuit standard au survol des coteaux de Sauvagnon / Serres-Castet / Montardon.

Toute tentative de sortir du circuit école revient à dénaturer les exercices qui perdraient tout intérêt pédagogique si l'on demandait par exemple aux équipages d'effectuer la branche vent-arrière à 3 ou 3,5Nm au Nord du terrain. (On a opté pour une distance de 2,5Nm).

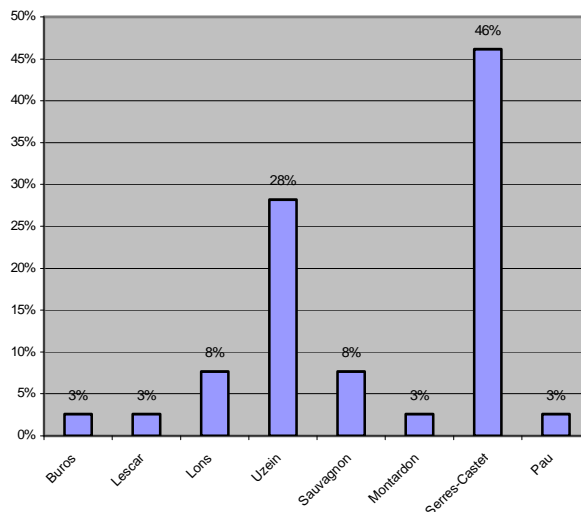
De la même manière, toute tentative d'introduire des consignes basées sur des données instrumentales dénature le vol à vue.



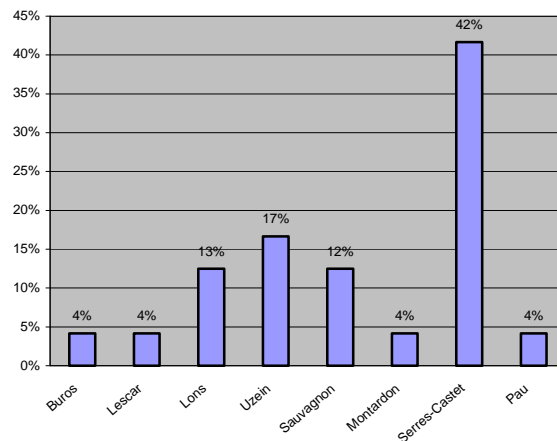
I.3. Localisation des plaintes



Année 2002 / Localisation des plaintes (34) et des plaignants (30)



Année 2003 / Localisation des plaintes (41)



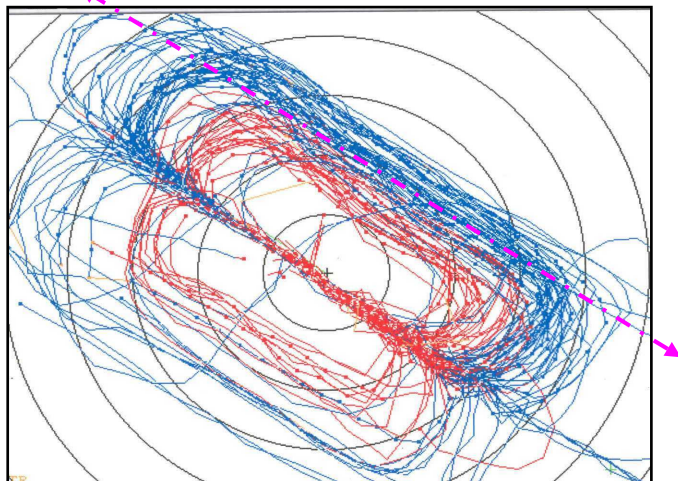
Année 2003 / Localisation des plaignants (24)

I.4. Rappel des engagements du précédent protocole

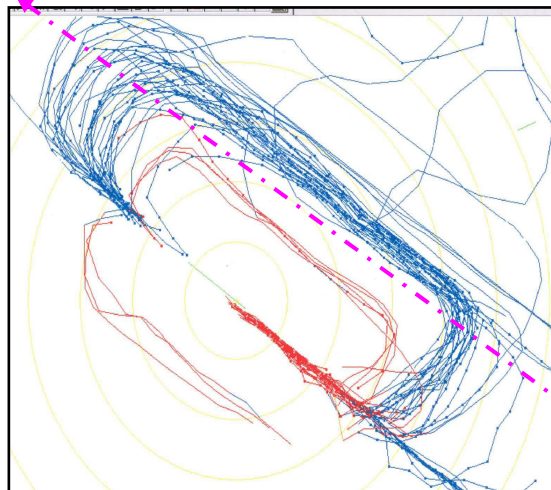
Mouvements	Limitation Protocole	Mouvements 2003
Année	5000	2624
Juin	1000	110
Juillet	600	72
Août	0 (sauf séances <2h)	20
de nuit (20h / 08h)	200	187
Le Samedi matin	12	4
Le Samedi après-midi	6	5
Le dimanche	0	1 (12mvts)
Circuits basse hauteur	15 par jour	15
Aéronefs chapitre II (OACI)	0	0

I.5. Expérimentation mars 2003

23-01-03 / A320 / 90mvts / Avant expérimentation



11-03-03 / A320 / Expérimentation / 90 mvts



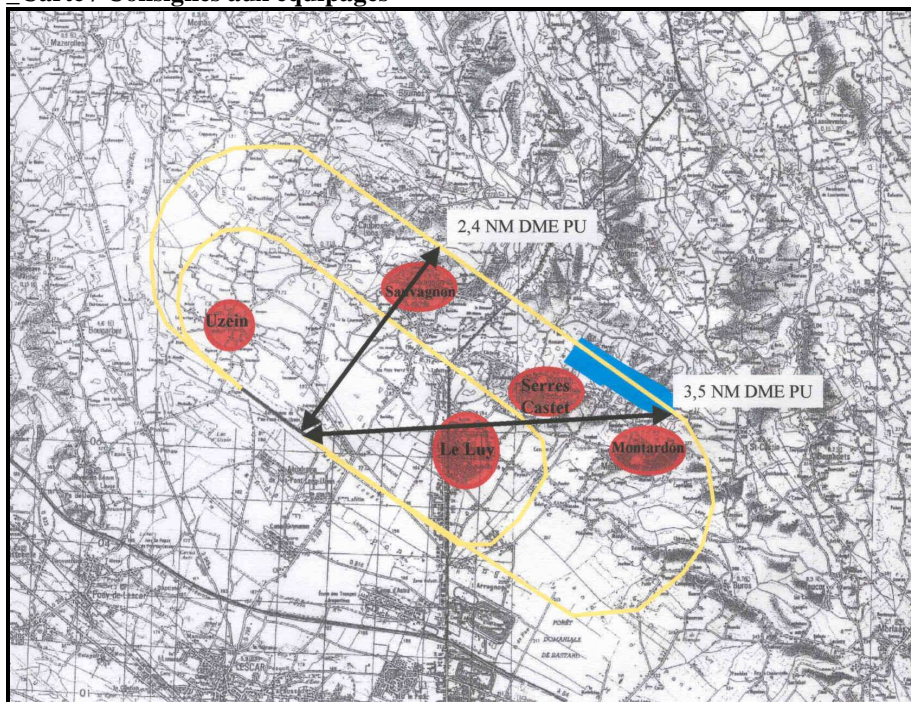
Chevelu de référence

Compte tenu du phénomène de dispersion des trajectoires inhérent à tout exercice de "vol à vue" la DGAC ne s'engage pas sur un circuit nominal type comme celui figurant dans l'ancien "Protocole de Gestion des Nuisances", mais sur un "chevelu" dit de référence qui représente la "physionomie" d'une journée moyenne d'entraînement (c'est à dire comportant une centaine de mouvements).

La comparaison de n'importe quelle journée d'entraînement (celle du 23-01-03 ci-dessus, par exemple), avec ce chevelu de référence permet de juger du respect ou non des consignes en vigueur (prise en compte de l'aspect général / abstraction faite des quelques trajectoires marginales qui peuvent correspondre à des exercices qui n'ont pas été réalisés de manière optimale ou à des instructions de la Tour de contrôle).

I.6. Consignes pilotes

Carte / Consignes aux équipages



La carte "Consignes aux équipages" en vigueur lors de l'expérimentation réalisée en Mars 2003, comporte, sous forme de bulles de couleur rouge, les zones dont le survol doit être évité. Cette carte ne figure dans ce document qu'à titre d'information : elle est en effet susceptible d'évoluer dans le temps en fonction des corrections à apporter et des nouveaux objectifs qui pourront être recherchés.

I.7. Charte Air France du Vol d'entraînement (Extraits)

Page 6	QUALIFICATIONS DE TYPE Référentiel Vol Hors Ligne	AIR FRANCE Centre de Formation Technique du Personnel Navigant
AFR-QT-000-i-RHL-0-2c-0201	GENERALITES	OA.QT

1.2. CHARTE AIR FRANCE DU VOL D'ENTRAINEMENT


Préambule : Air France cherche en permanence à diminuer le temps de vol nécessaire à l'entraînement de ses pilotes. Dans ce but la compagnie s'est dotée de moyens de simulation modernes dont elle utilise toutes les possibilités techniques et réglementaires. Néanmoins, un minimum de vol reste nécessaire, en particulier pour les pilotes débutants.

Cette « Charte du vol d'entraînement » a pour but de servir de cadre à l'élaboration d'accords individuels avec les différents aérodromes susceptibles de recevoir nos avions.

POUR SES VOLS D'ENTRAINEMENT, AIR FRANCE S'ENGAGE A RESPECTER LES POINTS SUIVANTS :

1. Avant chaque session d'entraînement le Commandant de bord responsable du « VHL » (Vol Hors Ligne) aura un entretien avec les autorités de l'aéroport.
2. Le programme des séances sera étudié en fonction de l'environnement particulier de chaque aérodrome. Ainsi seront précisés : les sites à ne pas survoler, les circuits préférentiels, l'altitude minimale des exercices standard ; le nombre, la trajectoire et l'altitude des circuits « basse altitude ».
3. Ce programme sera déposé au bureau de piste et consultable en particulier par les riverains qui en feraient la demande.
4. Les plages horaires disponibles pour les vols d'entraînement seront déterminées en début de VHL et il ne pourra y être dérogé ensuite sans nouvel accord des parties. En particulier tout dépassement pour cause de panne avion ou nécessité pédagogique devra se faire en concertation avec le gestionnaire de l'aéroport.
5. Air France tiendra à la disposition des autorités locales le programme annuel de ses VHL et s'attachera à varier les sites susceptibles de recevoir ces vols. En particulier il n'y aura jamais plus de deux avions programmés le même jour sur un seul et unique terrain.
6. Les avions seront au poids minimum pour les exercices prévus. Plus l'avion est léger moins il fait de bruit et moins il pollue. L'équipage sera limité aux personnes concernées par l'instruction et le carburant calculé en fonction.
7. Air France tiendra à jour un dossier par aérodrome, contenant l'accord passé avec les autorités locales, une copie de la présente Charte, et les particularités locales décrites précédemment.

I.8. Charte Air France du Vol d'entraînement (Consignes environnementales de Pau)

 Centre de Formation Technique du Personnel Navigant	QUALIFICATIONS DE TYPE Référentiel Vol Hors Ligne	Page 63
OA.QT	TERRAIN HABILITE : PUF	AFR-QT-000-i-RHL-0-2c-0201

PUF : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

RWY 13 /31 - 2500 m x 45 m
HORAIRES (heures locales)

08h00-21h00. Avec autorisation spéciale pour le samedi. (Interdictions Dimanche, nuit et mois d'Août)

PUF : ACCES ZONE RESERVEE

Le port du badge aéroport est obligatoire pour circuler sur l'aéroport. Il s'obtient à la Gendarmerie en échange du badge Air France.

PUF : CONSIGNES MOINDRE NUISANCE

Tour de piste standard à 1500 ft/QFE

Tour de piste au nord des Coteaux de Sauvagnon (éviter de survoler la ligne de crête)

Les tours de piste basse hauteur pourront être autorisés ponctuellement et avec parcimonie en raison des nuisances engendrées.

Ils s'effectueront légèrement au sud des Coteaux de Sauvagnon.

Alternance NORD/SUD

L'activité intense de la DZ 307 impose la plupart du temps des tours de piste au Nord. Cependant, pendant les heures d'inactivité de cette zone, rien ne s'oppose aux tours de piste au Sud. Il est même souhaitable, lorsque c'est possible, d'alterner les deux configurations afin de répartir les nuisances.

Utilisation du QFU 13

Des autorisations peuvent être ponctuellement données pour des évolutions momentanées en QFU 13. Il faut savoir que cette configuration est particulièrement contraignante pour les contrôleurs.

Activités aéronautiques

Parachutages en CTR

DZ307 - DZ355 - DZ301

Activités annoncées sur l'ATIS

Activité hélicoptère des 5^{ème} RHC et 4^{ème} RHCM

En QFU 31, un nombre important d'hélicoptères basés au sud de la piste coupent les axes à l'ouest de l'extrémité de la piste 31 après décollage ou à l'est du seuil 31 avant atterrissage.

Voltiges Mazerolles : les pilotes sont informés de l'activité voltige.

Turbulence de sillage

Consignes applicables lors d'entraînements gros ou moyen porteurs.

- Les tours de piste avions légers seront suspendus
- Les contrôleurs l'annonceront sur l'ATIS

Pour ce qui concerne les arrivées VFR, le contrôleur, au titre de l'information de vol, annonce au pilote le risque lié au phénomène de turbulence.

Nota : Une carte des restrictions de survol sera fournie au responsable « VHL » (chef de stage) lors du briefing du premier jour (briefing général).

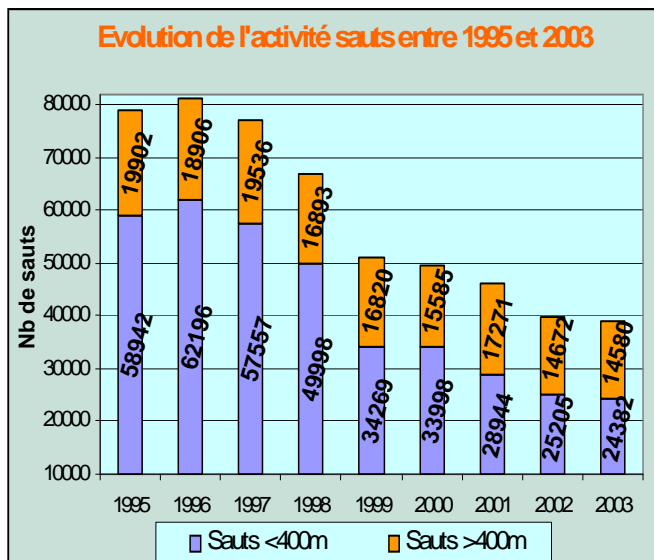
II. Largages militaires

II.1. Evolution de l'activité au cours des dix dernières années / Tendence

Statistiques "Mouvements d'aéronefs" sur dix années



Statistiques "Sauts" sur les neuf dernières années



Au cours des cinq dernières années, l'activité parachutage a baissé de 40% en nombre de sauts.

Le nombre de sauts "commandés" a baissé de **13%**, le nombre de sauts "en automatiques" c'est à dire ceux effectués à une hauteur de 400mètres donc les plus pénalisants, a baissé de **50%**.

Cette baisse a accompagné la réduction progressive du format des armées, directement liée à la fin de la conscription et à la professionnalisation. Celle-ci étant achevée, le volume des activités aéroportées va se stabiliser à hauteur du bilan 2002 dans les années à venir.

II.2. Problématique environnementale

Les largages 400m amènent les aéronefs à survoler les zones urbanisées (Lescar / Lons / Poey de Lescar)

Certains largages à haute altitude se traduisent par des montées en spirale au dessus des zones urbanisées.

II.3. Localisation des plaintes

Lons / Lescar / Poey de Lescar

II.4. Rappel des limitations du protocole 1996

Mouvements	Limitation Protocole	Mouvements 2002
Total année	8000	5145
Largages 400m de nuit	1000	218
Largages matériels (jour)	100	272
Largages TFH	250	0

II.5. Expérimentation septembre 2003

Une expérimentation a débuté en Septembre 2003 : les trajectoires et consignes relatives aux parachutages militaires seront intégrées dans la charte.(cf plan d'actions)

II.6. Rapport d'activité ETAP



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

ENREGISTRÉ LE 17 FEV. 2002
84
ADS



ECOLE
DES TROUPES
AÉROPORTÉES
Le colonel

Pau, le 24 janvier 2003

06 FEV. 2003

N° 001140

ETAP/CCE/OA

Le colonel P. CHAMPENOIS
commandant l'Ecole des troupes aéroportées

à

Monsieur le directeur
de l'aéroport Pau-Pyrénées

OBJET : Activités de parachutage de l'ETAP.

RÉFÉRENCE (S) : Compte rendu du groupe de travail technique
« Nuisances sonores » du 20/12/2002.

P. JOINTE (S) : Dossier concernant les activités de 3^{ème} dimension de
l'ETAP.

Conformément au compte rendu de la séance du groupe de travail technique sur les nuisances sonores qui s'est déroulée le 20 décembre 2002, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, le document relatif aux activités de parachutage de l'Ecole des troupes aéroportées.



Camp d'Astra – 64082 Pau CEDEX
Pnia : 821 642 32 44 - Tél. : 05 59 72 52 44 - FAX : 05 59 72 52 11

Activités de 3^{ème} dimension de l'Ecole des troupes aéroportées

L'Ecole des troupes aéroportées est installée au Camp d'Astra depuis 1954. Elle utilise la zone de saut de Wright depuis cette époque et, par voie de conséquence, les installations de l'aéroport Pau Uzein.

L'ETAP a essentiellement à assurer la totalité de la formation aéroportée au profit des trois armées et de la gendarmerie. Elle peut être conduite à organiser ponctuellement des stages au profit d'armées étrangères dans le cadre d'échanges ou d'accords internationaux.

Cette formation concerne trois grands domaines, chacun comportant une instruction de base et une instruction spécialisée :

- le saut à ouverture automatique (SOA) effectué entre 300 et 400 mètres.
- le saut à ouverture commandée retardée (SOCR) effectué entre 1000 et 4000 mètres.
- la livraison par air (LPA) effectuée entre 4 et 300 mètres.

La totalité de l'instruction de base, toutes spécialités confondues, se déroule sur la zone de Wright de jour et de nuit (mercredi ou jeudi soir) du lundi au vendredi.

Dans le cadre de l'instruction spécialisée en revanche, des zones de petites dimensions, généralement situées dans le Pays basque, peuvent être activées. Chacune de ces spécialités s'appuie sur une réglementation particulière définissant les modalités d'exécution des sauts et des largages.

Depuis 1995 le bilan des sauts (SOA/SOCR) et du tonnage largué (LPA) est le suivant :

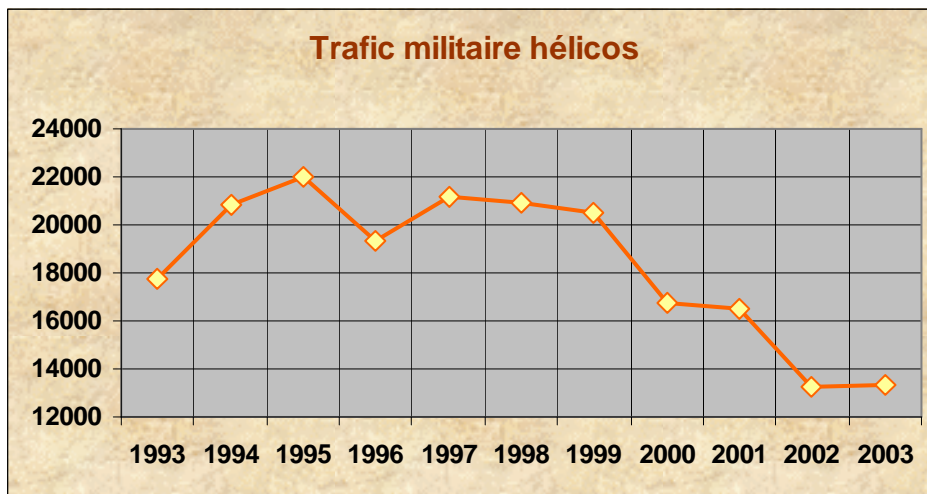
Années	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
SOA	58942	62196	57557	49998	34269	33998	28944	25205
SOCR	19902	18906	19536	16893	16820	15585	17271	14672
Total Sauts	78844	81102	77093	66891	51089	49583	46215	39877
Tonnage LPA	499	589	600	695	435	530	423	262

La diminution de l'activité à partir de 1998, particulièrement marquée depuis 1999 s'est poursuivie jusqu'en 2002. En l'espace de cinq ans, l'école a réalisé près de 30 000 sauts en moins, ce qui correspond à une baisse d'activité d'environ 50%.

Cette baisse a accompagné la réduction progressive du format des armées, directement liée à la fin de la conscription et à la professionnalisation. Celle-ci étant achevée, le volume des activités aéroportées va se stabiliser à hauteur du bilan de 2002 dans les années à venir.

III. Hélicoptères RHC

III.1. Evolution au cours des dix dernières années / tendance



La réduction du budget militaire et le vieillissement des appareils ont engendré, en raison d'indisponibilités techniques, une réduction significative des mouvements ces deux dernières années. Pour les années à venir et jusqu'à l'horizon 2015-2020 (période estimée de renouvellement complet du parc hélicoptère par des appareils de nouvelle génération : Tigre / NH90 / EC735), ces mouvements pourraient se maintenir à des niveaux comparables à ceux de 2001, c'est à dire de l'ordre de 16000 par an. La proportion de vols de nuit risque d'augmenter sensiblement, passant de 18% actuellement à 30% dans les prochaines années.

III.2. Problématique environnementale

La localisation des zones de travail du 5^{ième} RHC (80% situées au Nord de la ville de Pau) et les vents dominant de secteur Ouest se traduisent par une forte proportion de départs utilisant l'itinéraire normalisé Nord, concentrant ainsi les nuisances sonores sur le village d'Uzein.

Le débat concernant les nuisances hélicoptères porte sur la question de savoir s'il est préférable de respecter les itinéraires publiés, ce qui se traduit par le survol systématique des mêmes riverains ou de varier ces trajectoires lorsque c'est possible. A noter que ces itinéraires n'ont pas de caractère obligatoire et n'ont pas été établis pour des raisons environnementales mais pour des raisons stratégiques (séparation arrivées / départs).

III.3. Localisation des plaintes

(Uzein / Poey de Lescar / Lescar)

III.4. Rappel des limitations du protocole 1996

Mouvements	Limitations Protocole	Mouvements 2003
Total année	25000	13262
Total nuit (20h/08h locales)	5000	3649

III.5. Expérimentation fin 2003

De jour

Il ne sera pas évident de diminuer les nuisances, sauf par une baisse d'activité de jour qui se fera naturellement : le strict respect des trajectoires conduit à "énervé" toujours les mêmes riverains.

C'est la raison pour laquelle il apparaît préférable de varier les trajectoires : trajectoires directes lorsque c'est possible ; trajectoire standard lorsqu'il y a du trafic.

Une vérification des trajectoires des hélicoptères du 5^{ème} RHC sera effectuée dernier trimestre 2003(cf plan d'actions).

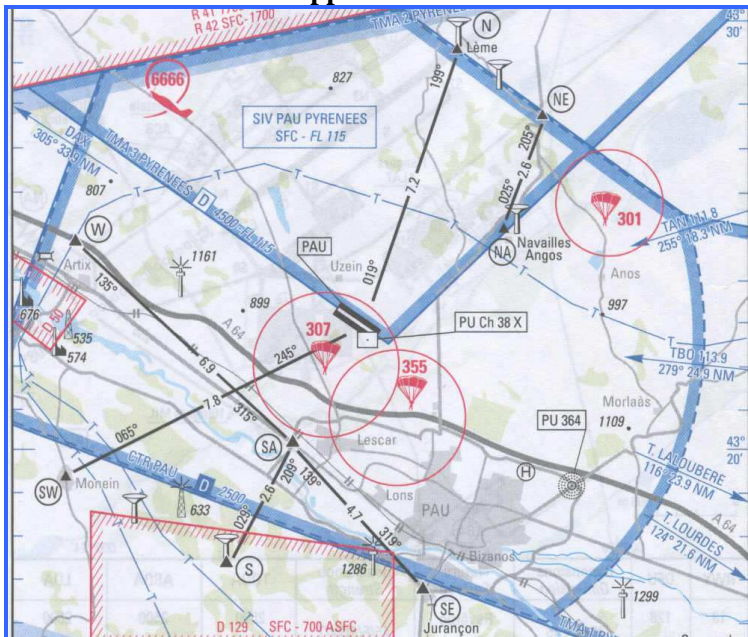
De nuit

Les mesures suivantes seront expérimentées :

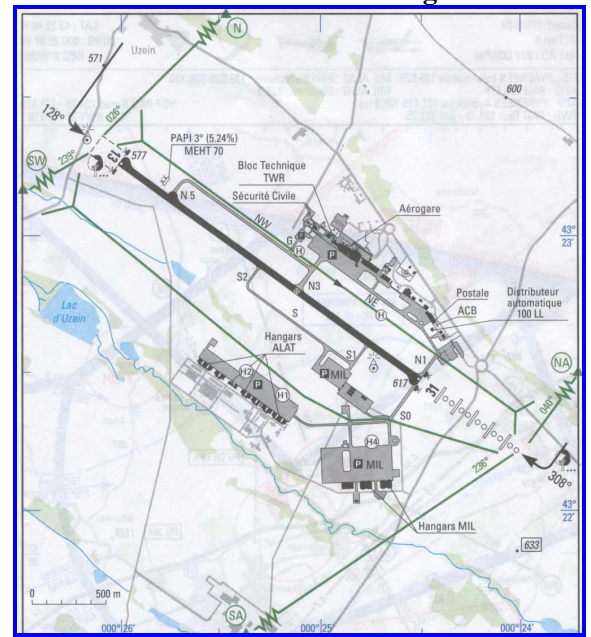
Montée dès le décollage vers la hauteur de 500ft (cette mesure n'est envisageable que de nuit : de jour en effet, le trafic impose de croiser les axes à 50m/sol et à maintenir cette hauteur de 50m/sol jusqu'en sortie du circuit de piste pour éviter les interférences avec les autres aéronefs.

(cf plan d'actions).

Carte VAC 01 LFBP / Approche à vue



Carte VAC 02 LFBP / Atterrissage à vue



III.6. Rapport d'activité 5^{ème} RHC



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



5^e RÉGIMENT
D'HÉLICOPTÈRES
DE COMBAT



Pau, le 16 mai 2003

Le chef de bataillon **LUCCHINI**
officier de sécurité des vols du 5^{ème} régiment d'hélicoptères de combat
à
Monsieur **SAVOYE**
directeur de l'aérodrome de Pau/Uzein

Objet : Nuisances aéronautiques.

Pièces jointes : Récapitulatif des réclamations pour nuisances traitées
par le 5^{ème} RHC en 2001, 2002 et 2003.
Compte-rendu annuel des mouvements aériens du
5^{ème} RHC en 2001, 2002 et 2003.

Monsieur,

Suite à notre entretien du 12 mai dernier, ainsi que vous me l'avez demandé, je vous résume dans ce courrier les principales actions menées par le 5^{ème} RHC dans le but de réduire les nuisances causées aux riverains par nos activités.

J'ai bien pris note de votre soucis de conserver les meilleures relations possibles avec les habitants situés dans la zone couverte par la CTR, aussi soyez assuré que les armées et particulièrement le régiment du béarn est extrêmement sensibilisé à cette préoccupation et applique toutes les mesures compatibles avec le maintien de la capacité opérationnelle propices à réduire les nuisances sonores.

Des consignes ont donc été données pour que les hélicoptères de la plate-forme respectent scrupuleusement des itinéraires d'arrivées et de départs et des hauteurs de survol compatibles avec le maintien de bonnes relations entre les militaires et les riverains. Le survol des communes d'Uzein et de Poey de Lescar est systématiquement évité. De nuit, les appareils majorent leur altitude de décollage et les équipages demandent aussi souvent que possible des départs au cap direct.

Malheureusement, plusieurs facteurs imposent à nos équipages une grande majorité des décollages vers le nord à basse altitude. D'une part, 80% de nos zones d'entraînement au vol basse altitude se situent au nord de la ville de Pau et l'étagement nécessaire des appareils au décollage pour leur sécurité nous imposent de croiser l'axe de piste à 50 mètres/sol. D'autre part, nos entraînements se déroulent dans des régions disséminées sur tout le territoire métropolitain et la situation du béarn à l'extrémité sud-ouest de la France avec des vents provenant généralement de l'ouest ne favorisent pas les départs vers le sud ou face à l'est.

Quartier de Rose - 64081 PAU
Tél : 05.59.72.25.25 - Fax : 05.59.72.25.14 - PNIA : 821.641.25.25



**5^e RÉGIMENT
D'HELICOPTÈRES
DE COMBAT**



La réduction du budget militaire et le vieillissement de nos appareils ont engendrés, en raison d'indisponibilités techniques, une réduction significative des mouvements ces deux dernières années. Pour les années à venir et jusqu'à l'horizon 2015-2020 (période estimée de renouvellement complet du parc hélicoptère par des appareils de nouvelle génération : Tigre, NH 90, EC 735), ces mouvements pourraient se maintenir à des niveaux comparables à ceux de 2001, c'est-à-dire de l'ordre de 16 000 par an. Seule la proportion de vol de nuit risque d'augmenter, de 18% à l'heure actuelle, elle pourrait croître jusqu'à 30%. En effet, la principale protection d'un hélicoptère de combat sur un théâtre d'opérations face aux radars et aux armes sol-air et air-air reste sa furtivité. C'est la raison pour laquelle nos équipages doivent s'entraîner tout particulièrement à voler en très basse hauteur et de nuit. Dans ce cadre, en fonction de nos contraintes opérationnelles et tout en restant soucieux de préserver la tranquillité des riverains, le régiment essaye de limiter à deux nuits par semaine les entraînements en vol effectués durant la période de juillet et d'août au cours de laquelle le soleil se couche assez tardivement.

Souhaitant que ces quelques informations puissent vous permettre de préserver des bonnes relations entre les usagers de l'aérodrome que nous sommes et les habitants des communes environnantes, je vous prie d'agréer, cher monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

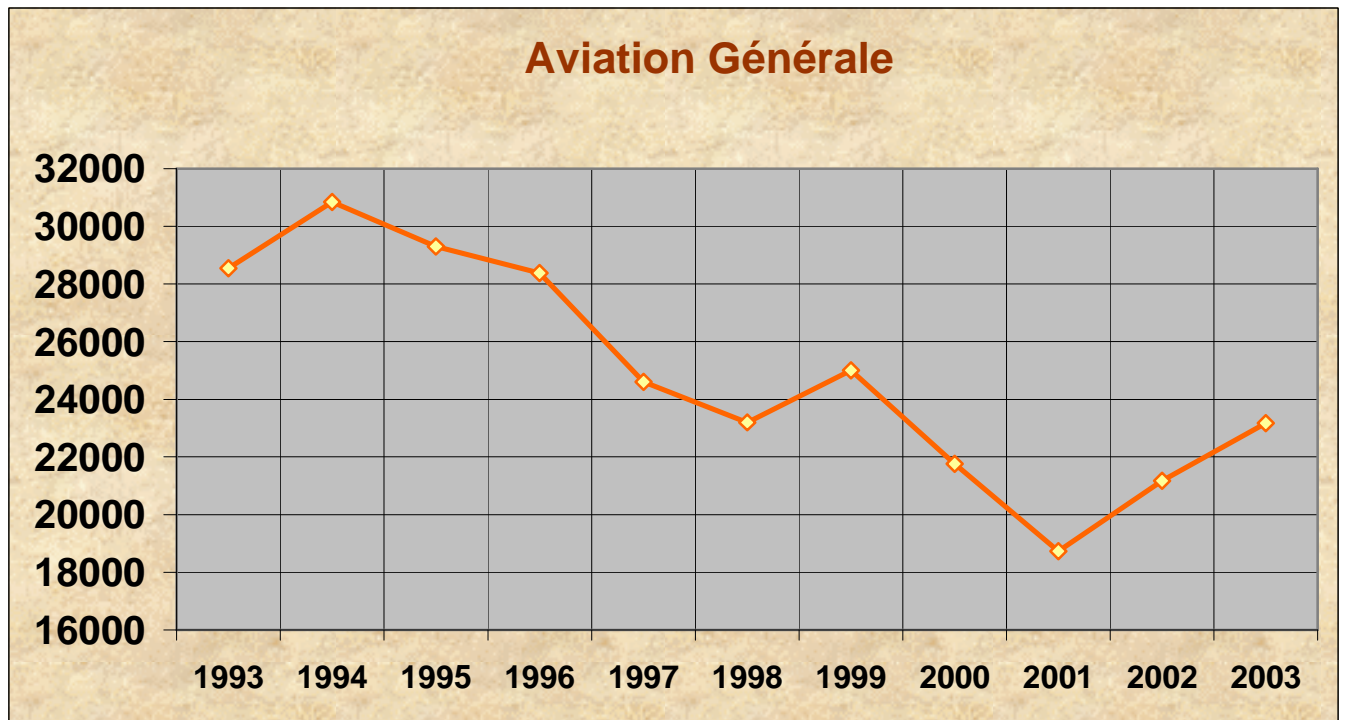
Quartier de Rose - 64081 PAU
Tél : 05.59.72.25.25 - Fax : 05.59.72.25.14 - PNIA : 821.641.25.25

COMPTE RENDU ANNUEL DES MOUVEMENTS AERIENS DU 5^e RHC - DADS

	JOUR	NUIT	TOTAL
ANNEE 2001			
AVION	25	NEANT	25
HELICO	13517	2285	15802
ANNEE 2002			
AVION	42	NEANT	42
HELICO	9713	1870	11583
ANNEE 2003 1^o trimestre			
AVION	26	NEANT	26
HELICO	3087	883	3970

IV. Aviation Générale et loisirs

IV.1. Evolution au cours des dix dernières années / Tendance



IV.2. Problématique environnementale

Certains riverains supportent mal d'être dérangés (notamment le week-end) par des tours de piste ou par des avions effectuant de la voltige.

IV.3. Localisation des plaintes

Uzein / Serres-Castet / Sauvagnon

IV.4. Recherche d'améliorations

-meilleure présentation des cartes d'approche à vue (VAC) avec matérialisation des villages dont le survol est à éviter(cf plan d'actions)

-décalage de l'axe de voltige le week-end sur la zone 307(cf plan d'actions)

IV.5. Rapport d' activité Aéro-Club du Béarn



CRF
REGISTRE DE
N° 63 31-01-03
DIR

Monsieur SAVOYE Antoine
Directeur de l'aérodrome

PAU PYRENEES

64230 UZEIN

Monsieur Le Directeur,

Je reviens vers vous suite à la réunion du 20 décembre 2002 du groupe de travail technique :
"NUISANCES SONORES".

Comme convenu, vous trouverez ci-dessous un compte rendu de l'activité de notre aéroclub.

- ☞ Il s'agit d'une association loi 1901 qui est installée sur l'aérodrome depuis 1980 après avoir quitté le site d'IDRON.
- ☞ Notre association c'est :
 - ◇ 177 membres dont 57 élèves.
 - ◇ Parmi ces 57 élèves une trentaine pilotent régulièrement.
 - ◇ Nous possédons 5 avions :
 - DR 400/120
 - DR 400/160
 - DR 400/180
 - PIPER J3
 - CAP 10
- ◇ L'année 2002, nous avons effectué :
 - 2003 heures de vol total.
 - Dont : 985 en double commandes.
 - Le reste se partage entre les vols de nuit (30 HEURES), les vols montagne, les voyages et la voltige.
- ◇ L'entraînement des pilotes est effectué par l'instructeur salarié plein temps et 11 instructeurs bénévoles.

AÉRO-CLUB DU BÉARN - Aérodrome de Pau-Pyrénées - 64230 LESCAR - Tél. : 05 59 33 22 00
Formation au Pilotage - Brevets de pilote privé - Voltige aérienne - Vol montagne - VFR de nuit - Formation technique

Je vous prie de prendre note que nos avions sont récents mis à part le PIPER J3 et le CAP 10. En conséquence ils sont équipés de silencieux réducteur de bruit. Le dernier acquis le DR/400/160 arrivé au club en décembre 2002 est équipé des derniers silencieux qui réduisent sensiblement les nuisances sonores.

D'autre part les tours de piste se font souvent sur des terrains extérieurs. Et les entraînements à la maniabilité se font en zone rurale loin des habitations. Les pilotes sont sensibilisés en permanence aux nuisances sonores lors de la formation et par des rappels réguliers lors de réunions ou par informations écrites.

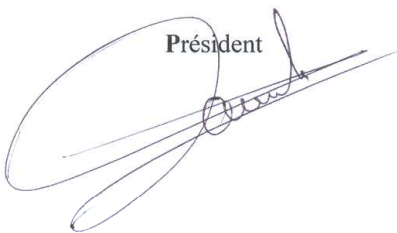
En ce qui concerne l'activité voltige, nous utilisons les axes réglementaires.

Espérant avoir apporté les informations nécessaires, je reste à votre disposition.

Veuillez agréer, **Monsieur Le Directeur**, mes sincères salutations.

Francis LAMOULIE

Président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Francis Lamoulie', written over a horizontal line. The signature is stylized with a large loop at the beginning and a long horizontal stroke.

IV.6. Rapport d'activité "Locavions Aero Services"



LOCAVIONS AERO SERVICES

Sauvagnon, le 21 janvier 2003

Activité aviation générale et de loisir.

I – Descriptif de la société

Sarl Locavions Aéro Services

Domaines d'activités : Maintenance, Formation et Location Aéronautique

Nbr de Salariés : 8

II – Activité Formation pour l'année 2002

Nombre et type d'appareils utilisés pour la location et la formation aéronautique

1 ULM multiaxe (90cv) qui représente 28 % des heures de vol

2 Cessna 150 (100cv) qui représente 26 % des heures de vol

1 Cessna 177 (200cv) qui représente 19 % des heures de vol

1 PA 28 (180cv) qui représente 9 % des heures de vol

1 Cap 10 (180cv) qui représente 14 % des heures de vol

1 PA 18 (90cv) qui représente 4 % des heures de vol

Le total des heures de vol est de 764 heures dont 406 heures en école

La croissance prévisible est de l'ordre de 15 % pour l'année 2003 sur l'activité école, et de 10 % sur l'activité location.

III – Mesures environnementales existantes et susceptibles d'être instaurées pour limiter les nuisances sonores.

a) La formation impose une prise en compte des nuisances sonores avec des limitations de hauteur de survol d'agglomération, trajectoire anti-bruit (qui fait partie d'une leçon spécifique décollages, atterrissages et montées adaptés) avec des zones sensibles indiquées sur les cartes d'aérodromes que le pilote doit au tant que possible éviter et pour les avions récent ils doivent posséder un certificat de limitation de nuisance.

b) Amélioration des trajectoires anti-bruit en fonction des informations de zones sensibles.

Les avions de tourisme sont des petits avions qui dû à leur faible puissance ne produisent que peu de bruit, mais un travail sur les pots d'échappements permettrait une diminution sensible du bruit. Cette mise en place demanderait une démarche du constructeur car la modification ne serait être approuvée qu'après un nombre de test important.

Eddy Dussau
Instructeur avion.

ATELIER ENTRETIEN AERONEF AGREE DGAC JAR 145-50 N° F 297

LOCATION AVIONS ET HELICOPTERES - TRAVAIL AERIEN - PUBLICITE AERIENNE - ECOLE DE PILOTAGE

Siège Social : Aéroport de Pau-Pyrénées - 17, rue Saint Exupéry - 64230 SAUVAGNON

Tél. 05.59.33.18.74 - Fax 05.59.33.79.12 - E-mail : locavion.ln@wanadoo.fr

SARL au capital de 137 204,12 € - R.C. PAU B 316696822 - SIRET 316696822 00014 - NII : FR 316 696 822 - NAF 712 E - TELEX 540 182 F

IV.7. Rapport d'activité Aéroclub Turboméca (UAT)



Bordes, le 10 janvier 2003.

Aéro-Club UZEIN-AERO-TURBO (UAT)
SIEGE SOCIAL / AEROPORT PAU-PYRENEES
Présidente : Chantal Lordon
13, lot. Le hameau - 64320 - Idron

ACTIVITE :

- **Aviation légère** : activité de loisir, d'entraînement, de formation et voyages
- **Nombre d'Adhérents** : environ **40** (priorité au personnel et Ayant droits de la société TURBOMECA et ses filiales)

BASE DE TRAVAIL : Aéroport de PAU-Pyrénées – Hébergement des avions dans un hangar de la Société TURBOMECA.

AVIONS ET TYPE :

- 1 DR400 2+2 F-BXET (108ch)
- 1 PA 28 Archer F-GGAY (180ch)

Heures de vol 2001 : 430h

Heures de vol 2002 : 410h

NATURE DES VOLS :

- Vols des pilotes Brevetés : 60%
- Vols d'école de pilotage : 40%
- Nota : vols de nuit inclus : 2%

PERPECTIVES : Maintien de l'activité à niveau équivalent

MESURES DE PROTECTION NUISANCES SONORES :

- Recommandations verbales de contournement des agglomérations d'Uzein et Serres-Castet dans les phases décollage et atterrissage communiquées lors des Assemblées Générales.
- Mise en application pratique de ces recommandations réalisée par les Instructeurs tout au long de la formation des élèves et lors des renouvellements des licences.

A/C UZEIN AERO TURBO (section ASCT)
Aéroport PAU-PYRENEES
64230 LESCAR - Tel : 05.59.33.20.24

ASSOCIATION SPORTIVE CULTURELLE TURBOMECA (A.S.C.T)
Société TURBOMECA
645110 BORDES CEDEX
Tel : 05.59.12.50.00 – 54.71

IV.8. Rapport d'activité des constructeurs amateurs (RSA)

Lescar, le 3 janvier 2003

ASSOCIATION DES AERO CONSTRUCTEURS AMATEURS PALOIS

Affiliation R.S.A. (Réseaux des Sports Aériens)
SIEGE SOCIAL / AEROPORT PAU-PYRENEES

ACTIVITE

Association à but non lucratif ayant pour objectif de :

- Concevoir et construire des avions de type C.N.R.A. (Certificat de Navigabilité Restreint).
- Expérimenter et faire voler des aéronefs sous régime C.N.R.A.
- Rénover des avions anciens ou de collection.
- Entretien et maintenir en mention V des avions de type C.N.R.A.

SITUATION GEOGRAPHIQUE

Les avions sont hébergés dans un hangar de 500 mètres carrés, situé sur l'aérodrome de Pau-Pyrénées.

PARC AVIONS

- 10 avions en état de navigabilité.
- 3 avions en cours de construction.

HEURES DE VOL

- 500 heures de vol effectuées en moyenne par an.

NATURE DES VOLS

- Expérimentation et vol d'entraînement..... 10%
- Vol local..... 40%
- Vol de navigation..... 50%

PERSPECTIVES

La capacité d'accueil des aéronefs étant limitée par la surface disponible dans le hangar, une augmentation de croissance est peu probable pour les années à venir.
L'activité de l'association se stabilisera vraisemblablement à son niveau actuel.

MESURES DE PROTECTION NUISANCES SONORES

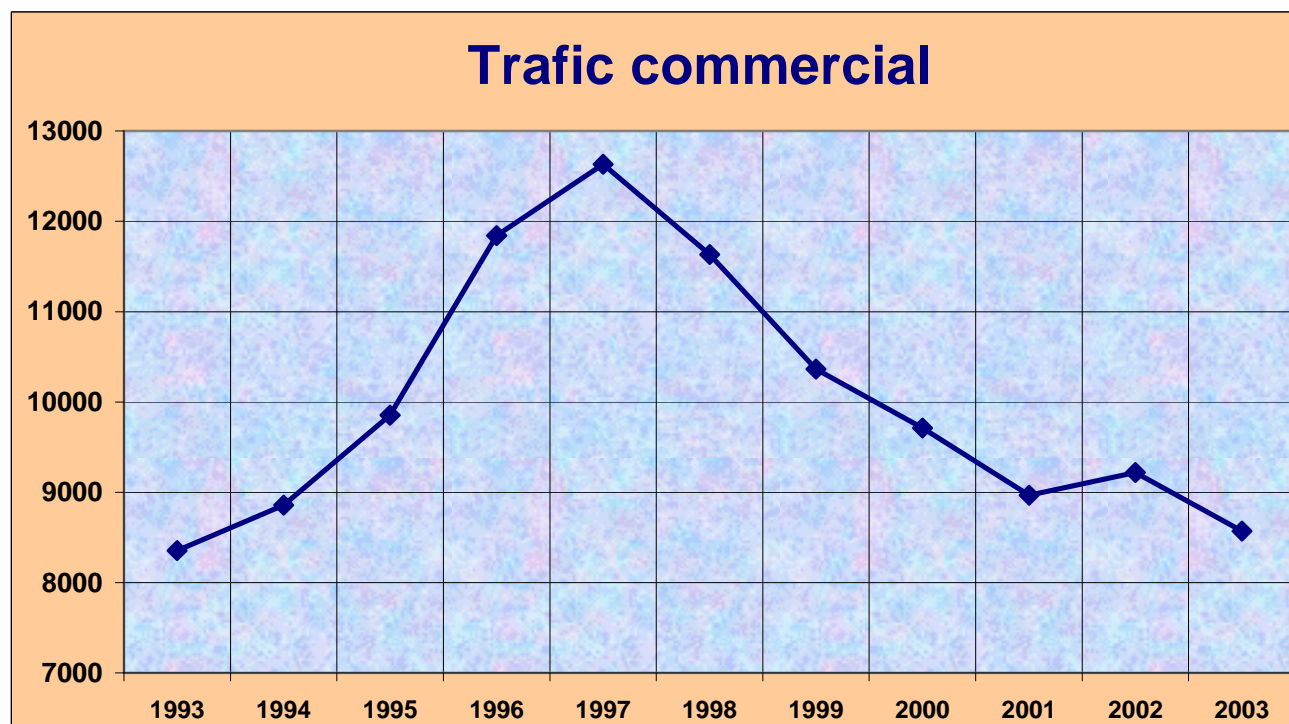
- Les avions sont tous des monomoteurs dont la puissance installée est inférieure à 160 chevaux, on peut donc considérer que les nuisances sonores sont relativement modérées.
- Recommandations verbales aux adhérents, de contournement des agglomérations d'Uzein et de Serres-Castet, dans les phases de décollage et atterrissage.

MESURES SUSCEPTIBLES DE LIMITER LES NUISANCES

Il est envisagé d'équiper à terme certains avions de silencieux pour diminuer le niveau sonore (étude de faisabilité en cours).

V. Aviation commerciale

V.1. Evolution au cours des dix dernières années / Tendance



Tendance : on espère la reprise ...

V.2. Problématique environnementale

Il y a un fort consensus des riverains pour admettre que l'activité "vols commerciaux" est peu génératrice de nuisances (comparativement à celles générées par les entraînements) : les riverains se déclarent d'une manière générale favorables à un développement des vols commerciaux, considérant que cette activité contribue à l'essor économique de la région.

V.3. Localisation des plaintes

Les nuisances sonores induites par les vols commerciaux concernent les riverains habitant :

- sous la trajectoire d'approche (Buros / Montardon / bas de Serres-Castet)
- sous la trajectoire de départ (Uzein)
- exceptionnellement en QFU 13 (configuration de départ face à l'Est) les habitants de Serres-Castet (virage vers le Nord, dès décollage)

V.4. Recherche d'améliorations

Le plan d'actions propose différentes mesures susceptibles de réduire la gêne sonore occasionnée par l'aviation commerciale :

- respect des limitations de vitesse
- contrôle du respect des trajectoires et lettre de rappel à la compagnie le cas échéant
- publication de procédures de moindre bruit
- limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée

VI. Sécurité civile

Rapport d'activité

DIRECTION DE LA DEFENSE ET DE LA SECURITE CIVILES
SOUS-DIRECTION DE L'ORGANISATION DES SECOURS
ET DE LA DEFENSE CIVILE

GROUPEMENT DES MOYENS AERIENS
GROUPEMENT D'HELICOPTERES

Références : DSC/13 GH/PAU N° 9/03

Affaire suivie par M. Claquin Patrick

Classement : 93100

Tél 05.59.33.25.02
Fax 05.59.33.78.43

Pau, le 17/01/03

**Le chef de Base
à**

Monsieur le Directeur d'Aérodrome

Conformément à votre demande je vous adresse les renseignements relatifs à l'activité de la base hélicoptères de la Sécurité Civile à Pau.

- Activité principale : secours à personne et préservation des biens, reconnaissance et prévention .
- Activité secondaire : entraînement et maintien des compétences des équipages , formation et entraînement des partenaires.

- Pour 2002 : 715 heures de vol effectuées 1180 mouvements de jours et 50 de nuit pour 306 missions de secours au départ de Pau
- Trajectoires privilégiées : sorties directes au sud décollages vers l'hôpital et sorties sud ou nord à l'issue
- Sauf cas de météo défavorable les itinéraires suivis par les équipages tendent à limiter les nuisances et surtout à privilégier les zones de recueil en cas de panne moteur.

EVOLUTION

2003 doit voir l'arrivée de l'EC 145 qui rendra les survols d'agglomérations plus surs

Son niveau de bruit est inférieur à celui de l'Alouette III

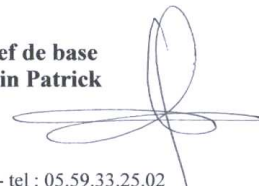
L'appareil étant IFR on peut penser que l'utilisation des moyens radio électriques va augmenter sans que je puisse en donner une idée précise pour l'instant.

L'utilisation future fin 2003 ou 2004 des vols sous jumelles de vision nocturne augmentera les mouvements de nuit sans que je puisse à ce jour dire dans quelle proportion.

Copies

•


**Le chef de base
Claquin Patrick**



Base Hélicoptères de la Sécurité Civile - Aéroport de Pau Pyrénées - 64230 LESCAR - tel : 05.59.33.25.02

VII. Sociétés de Travail aérien

Rapport d'activité Société "Pyrénées Copt'Air"

		<p>GRF</p> <p>ENREGISTRE LE 06.FEV.2002</p> <p>71</p>
BASE : AEROPORT PAU-PYRENEES		
<i>Location Hélicoptère</i> <i>Travail Aérien</i> <i>Reportage Aérien</i> <i>Manifestations Aériennes</i>	<i>Photos – Films - Vidéo</i> <i>Observations – Relevés – Recherches</i> <i>Survol de sites – Ravitaillement ,levage etc...</i> <i>Baptêmes, etc...</i>	
<p>POEY DE LESCAR, le 29 JANVIER 2003</p>		
<p>Monsieur le Directeur DGAC Aéroport de Pau-Pyrénées 64230 UZEIN</p>		
<p><u>OBJET :</u> description de l'activité, bilan, mesures environnementales pour limiter les nuisances.</p>		
<p>Monsieur,</p>		
<p>Veillez trouver ci-dessous l'énumération des différentes activités exercées par la société Pyrénées – Copt' Air.</p>		
<ul style="list-style-type: none">☛ prises de vues aériennes pour différentes sociétés (éditeur de cartes postales, photos systématiques particuliers ,usines etc...☛ Observations, relevés sur site..☛ Baptêmes de l'air, mini circuit touristique...		
<p>L'évolution de la société prévoit fin 2003, une deuxième machine de type turbine (hugues 500 E ou Ecureuil AS 350)</p>		
<p>Le point sur les mesures environnementales existantes :</p>		
<p>L'activité de vol basse altitude pour prise de vues aériennes gêne parfois certaines personnes (les mêmes que la tondeuse à gazon, ou la perceuse du dimanche...) Nous ne restons que une ou deux minutes sur les objectifs à photographier, et nous disparaissions pour d'autres sites.</p>		
<p>Siège Social : 64230 POEY DE LESCAR 3 chemin du château Tél/Fax : 05 59 68 65 19 Port : 06 07 74 53 41 EURL au capital de 7622.45 euros – RCS PAU B 421 267 352 - SIRET : 42126735200019 NAF : 712 E N° Identification FR : 29421267352</p>		
<p>1</p>		

L'activité de photos en systématique se répète tous les cinq ans environ.

Nous n'effectuons aucune prise de vue le dimanche, seulement la semaine dans une plage horaire de 10h- 12h et 14h - 16h (lumière oblique), la majorité des gens travaillent...

L'activité Baptême de l'air a lieu pour les fêtes des villages, la nuisance de l'hélicoptère ce jour là se confond avec le bruit de la fête, mais parfois certaines personnes n'acceptent pas les rotations de l'appareil durant une heure autour du petit village, les habitants veulent voir leur maison ou propriété du ciel... il y a et il y aura toujours des « insatisfaits ».

La Société Pyrénées Copt'Air respecte comme les autres sociétés les altitudes de vols pour limiter au maximum la nuisance et lors d'activités particulières, limite le temps de vol base altitude .

Veillez agréer Monsieur le Directeur, mes salutations distinguées.

J PH DUPRAT


PYRÉNÉES COPT'AIR
TRAVAIL AÉRIEN EN HELICOPTÈRE
64230 POEY-LESCAR CIOEX 62
Tél./Fax 05 59 68 65 19
Portable 06 07 74 53 41

Siège Social : 64230 POEY DE LESCAR
3 chemin du château

2

Tél/Fax : 05 59 68 65 19 Port : 06 07 74 53 41

EURL au capital de 7622.45 euros – RCS PAU B 421 267 352 – SIRET : 42126735200019 NAF : 712 E
N° Identification FR : 29421267352

VIII. CGTM



RAPPORT D'ACTIVITE CGTM

1- Missions aériennes :

Les missions aériennes effectuées par la CGTM sont les suivantes :

a-) Essais en vol :

Activité principale de la société, portant sur les essais de développement ou de certification de moteurs d'hélicoptères (au profit de TURBOMECA) ou d'équipements particuliers pour hélicoptères (optionnels de mission). Cette activité est effectuée en majeure partie en TMA3D de Pau, mais peut s'effectuer également dans le circuit d'aérodrome ou le nord de la CTR .

En marge de cette activité, des points fixes peuvent être effectués fréquemment sur le parking de la CGTM, plus occasionnellement sur l'aire de point fixe attaché (zone EST du taxiway N1).

b-) Vols de mise au point à l'issue de grandes visites :

Ces vols font suite aux chantiers de grande visite effectués sur les AS350 et AS355 de l'état français, et sont réalisés en TMA3D ou dans le nord de la CTR de Pau. Cette activité génère également un certain volume de points fixes réalisés sur le parking de la CGTM.

c-) Divers :

Des vols de démonstration clients ou d'entraînements peuvent être très occasionnellement réalisés. Cette activité reste marginale.

2- Moyens aériens :

a-) Parc aérien CGTM :

- un SA330 PUMA prototype équipé de moteurs MAKILA
- un AS355N FENNEC prototype
- une SA341 GAZELLE, un AS355 et un AS555 PANTHER, qui ne sont plus en état de vol, actuellement.

b-) Appareils de passage :

La CGTM est susceptible de recevoir (en prêt ou en location) tous types d'hélicoptères aux fins d'essais en vol. Ainsi, depuis décembre 2002, la société SIKORSKY a mis en place à la CGTM un hélicoptère S76 pour des essais de développement d'une nouvelle installation motrice. Cet appareil restera à la CGTM jusqu'à la fin de l'année 2004.

3- Volume de l'activité :

Environ 150 heures de vol par an, représentant environ 400 mouvements (un mouvement = un décollage OU un atterrissage). Il n'y a aucune activité nocturne.

4- Dispositions environnementales :

Les règles de l'air, en matière de hauteur de survol sont appliquées. Par ailleurs les vols d'essais sont fréquemment réalisés en altitude. Les vols « basses altitudes » sont effectués à une hauteur qui n'est jamais inférieure à 1000ft / sol (sauf exception météorologique).

Les tours de piste sont réalisés à une hauteur de 1000ft / sol (ou plus rarement 500ft/sol).

5- Perspectives :

A partir de l'été 2004, l'activité des grandes visites AS350/AS355N s'achèvera. Ceci représentera une baisse de l'activité aérienne d'environ 50%.

Les vols annuels d'entraînement au profit des pilotes EDF seront délocalisés.

CGTM

SA au capital de 650 250 • - B 562 067 637 RCS Pau

Siège social : Aéroport Pau-Pyrénées Rue Saint Exupéry 64230 Sauvagnon - France

Tél. +33 (0)5 59 33 36 00

Fax +33 (0)5 59 33 20 36

e-mail : contact@cgtm.fr

IX. Douanes

La Brigade de Surveillance Aérienne de Douanes de Pau qui effectue environ deux-cents mouvements par an avec un hélicoptère AS350 BA (Ecureuil monoturbine) devrait cesser son activité sur le site de Pau dans le courant de l'année 2004, suite à la décision de l'Administration des douanes de fermer cette unité.

X. Synthèse des activités

Les activités de la plate-forme ont connu une nette diminution ces dernières années.

- Mouvements d'entraînement :	de plus de 8000	en 1992 à moins de	3000 en 2003
- Nombres de sauts ETAP :	de plus de 80000	en 1996 à moins de	40000 en 2003
- Mouvements militaires avions :	de 6000	en 1997 à	5145 en 2003
- Mouvements hélicoptères 5 ^{ème} RHC :	de 22000	en 1995 à moins de	14000 en 2003
- Mouvements aviation générale :	de plus de 30000	en 1994 à moins de	24000 en 2003
- Mouvements aviation commerciale :	de plus de 12000	en 1997 à	9000 en 2003

Compte-tenu de cette baisse d'activité, la gêne ressentie par les riverains a d'évidence diminué ces dernières années, d'autant plus qu'elle s'accompagne d'une réduction du niveau de bruit émis par les aéronefs de génération moderne qui utilisent maintenant l'aéroport.

L'objectif du plan d'actions sera donc d'essayer de poursuivre dans cette voie de limitation des nuisances par des actions concrètes à mettre en place au cours des 5 prochaines années dans des axes différents définis en partie 3.