



GT IFR et VFR

Date : 03 mai 2012

Heure : 10h00-12h00

Lieu : salle riverain ACM

Présents:

ADEC : Mr R. LYSEE, Mme MT. ALLEMAND

ADNA : Mr JP. GUINVARCH, Mr M. HULLIN, Mr JC BOSCHEL

Aéroclub d'Antibes : Mr A. SARRAN

UACA : Mr L. ROBIN

RSA : Mme P. PREVOT

NET JET : Mr P. PENARI

AIRGO: Mr A. FLIERL, Mme D. FLIERL

DSAC/SE et SNA/SE : Mr M. SIVRY, Mr P. SOMMESOUS,
Mr F. TROUILLET, Mr T. HORLAIT, Mr C. MONDOT (stagiaire)

ACM : Mr POLLET, Mme C. ROUSSEAU

Absent : AOPA : Mr G. MOREAU

Etabli par : C. ROUSSEAU

Le : 11 juin 2012

Validé par : T. POLLET

Pages: 11

THEME : Réunion du Groupe de Travail trajectoire IFR et VFR

Ordre du jour

THEME	INTERVENANT
1. Bilan 2011	ACM
2. Bilan du 1er trimestre 2012	ACM
3. Point sur l'étude de la MVI	DGAC
4. Intervention de la compagnie AIRGO (piaggios)	Pilote AIRGO
5. Présentation du briefing pilote VFR (version non finalisée)	AOPA
6. Point sur les départs WD	DGAC
7. Point sur les écarts des trajectoires IFR et leurs analyse avec la DGAC	DGAC/ ACM
8. Point sur les silencieux pour les basés	P. PENARI/ ACM
9. Actions à venir	ACM
10. Tour de table	Tous

Ce GT a accueilli Monsieur et Madame FLIERL, gérants et pilotes de la compagnie AIRGO. Cette compagnie possède 4 Piaggios venant fréquemment sur les aéroports de Nice et de Cannes.

Monsieur et Madame FLIERL ont des propositions d'amélioration à apporter pour les arrivées et les décollages des piaggios sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu, et ce, par rapport à leur expérience des aérodromes en Allemagne.

Ils précisent qu'ils sont obligés de configurer le vol pour des raisons de sécurité.

Ils proposent de réduire les tours d'hélices le plus tôt possible pour l'atterrissage et le décollage afin de diminuer le bruit et précisent qu'ils en ont déjà parlé à leurs pilotes.

P. PENARI souligne que cette technique est déjà inscrite dans la procédure moindre bruit mais que les pilotes ne le font pas.

Mr GUINVARCH trouve la proposition très intéressante et demande de la mettre en application le plus rapidement possible.

1. Bilan 2011

Les résultats détaillés sont disponibles dans la présentation en annexe.

Claire ROUSSEAU présente les résultats des répartitions des mouvements par QFU de la piste principale 17/35 pour le trafic global et pour l'aviation d'affaire.

Le rapport survol terre/mer reste constant par rapport à 2011.

Pour tout le trafic confondu le rapport est de 48% pour le survol terre pour 52% pour le survol mer.

Pour le trafic aviation d'affaire le rapport est de 42% pour le survol terre et de 58% pour le survol mer.

ADNA fait remarquer que les chiffres les plus significatifs sont ceux concernant les atterrissages, le pourcentage d'atterrissages par la mer restant assez faible ; ADNA souhaite que cette approche par la mer soit nettement plus utilisée (tout en décollant aussi vers la mer).

Concernant les mesures de bruit, Claire ROUSSEAU présente l'émergence et la fréquence du bruit avion ainsi que le nombre d'évènements sonores par tranche de décibel pour chaque capteur.

Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Station fixe de Cannes (Myrthes)	60.5 dB(A)	54 dB(A)
Station fixe de La Roquette	59.4 dB(A)	49.9 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	64.7 dB(A)	52.5 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	61.6 dB(A)	52.7 dB(A)
Station mobile de Mouans Sartoux	57 dB(A)	43.6 dB(A)
Station mobile de Mougins	59.7 dB(A)	47.8 dB(A)

La majorité des évènements aéronautiques se situe entre 55 et 75 décibels. Le capteur de La Napoule a le plus grand nombre d'évènements sonores compris entre 70 et 75 dB car il capte tous les décollages, ce qui est la phase de vol la plus bruyante.

Claire ROUSSEAU présente pour chaque capteur la liste des 5 avions en IFR les plus bruyants sur l'année 2011.

Les avions les plus bruyants pour les capteurs de La Napoule et du Jardin Camilles sont des Jets. Ces deux capteurs mesurent principalement les phases de décollage.

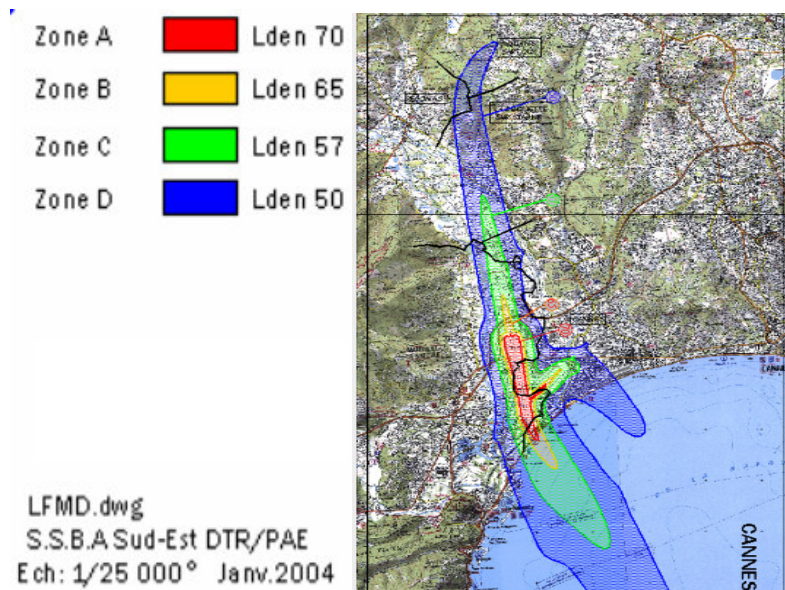
Les avions les plus bruyants pour le capteur de Cannes Myrthes sont principalement des avions turbopropulseurs bimoteurs et monomoteurs.

Les avions les plus bruyants pour la station de Mougins sont principalement des jets.

On retrouve à la fois des jets et des turbopropulseurs comme avions les plus bruyants pour la station de la Roquette sur Siagne.

L'indice de gêne Lden est calculé sur toutes les trajectoires (sans restriction sur le sens) détectées par les capteurs.

Pour l'ensemble des capteurs le Lden est inférieur à 50 décibels ce qui correspond à la zone D du PEB.



En 2011, 238 plaintes ont été enregistrées. 43 plaignants sont identifiés sur 13 communes.

La principale cause des plaintes, à 52%, est la MVI et le survol des jets. Vient ensuite le survol des VFR, avec 36,3%.

Les 4 communes les plus émettrices de plaintes sont : La Roquette sur Siagne avec 55%, Mandelieu La Napoule avec 13%, Mouans-Sartoux avec 10,5% et Cannes la Bocca avec 10%.

Mr ROBIN demande aux représentants des associations de riverains présents si la plainte vient du bruit ou du simple fait d'être survolé.

Mr HULLIN répond que le bruit et le survol sont liés. Une plainte est émise si le survol est bruyant. Il précise qu'il y a une nette amélioration pour les jets mais pas pour les aéroclubs.

Mr BOSCHEL ajoute qu'un survol à basse altitude même sans bruit est gênant.

Mr LYSEE répond également que la plainte est liée au bruit quand l'avion n'est pas dans le parcours.

Mr ROBIN signale qu'il y a eu des autorisations de construction (acté dans le PLU) par exemple dans la ZAC Saint Jean qui sont situées dans le circuit des avions.

Monsieur GUINVARC'H rappelle que l'objectif souhaité par les riverains est d'avoir un maximum d'atterrissage par la mer.

François TROUILLET rappelle que les atterrissages en 35 dépendent de la direction du vent et des caractéristiques de la piste. La piste 17 est plus longue.

Madame FLIERL est d'accord pour que ses avions atterrissent le plus possible en 35 même s'il y a un peu de vent et si le trafic le permet.

2. Bilan du 1er trimestre 2012

Claire ROUSSEAU poursuit par la présentation des résultats du premier trimestre 2012.

La répartition des mouvements de la piste principale 17/35 pour l'aviation d'affaire révèle un rapport de survol Terre égal à 30% et de survol mer de 70%.

On constate une nette augmentation des arrivées par la mer (41.2%). Ces résultats sont fonctions de la période de l'année. La nuit et le régime des vents favorisent les atterrissages en 35.

Philippe PENARI ajoute que le sens des atterrissages à Nice en cas de mistral se répercute sur l'usage plus intense de la piste 35.

Les résultats précis pour les mesures de bruit sont disponibles dans la présentation en annexe.

Ce premier trimestre 64 plaintes ont été enregistrées. 10 plaignants ont été identifiés sur 5 communes.

Les principales communes concernées sont :

- 1 : La Roquette sur Siagne avec 40% des plaintes
- 2 : Mandelieu La Napoule avec 34% des plaintes
- 3 : Cannes la Bocca avec 22% des plaintes

L'ADNA fait part de son constat d'une amélioration concernant le survol des jets. La majorité des plaintes concerne ce premier trimestre le survol des VFR (à 66%).

3. Point sur l'étude de la MVI

Michel SIVRY fait part du courrier écrit par Monsieur GUIVARC'H en réponse à Monsieur GUINVARC'H concernant la demande d'amélioration de la MVI en bout du trombone.

Monsieur GUIVARC'H rappelle dans son courrier que cette procédure a été mise en service en 2003, dans le but de renforcer la sécurité des mouvements d'arrivées vers l'aérodrome, grâce à l'instauration d'une nouvelle procédure d'approche aux instruments. Cette procédure, après études du groupe de travail constitué des associations de riverains, a été définie comme étant le meilleur compromis entre les exigences techniques de conduite du vol et la maîtrise des nuisances sonores. La réglementation actuelle ne permet pas, à ce jour, de publier cette procédure selon un codage de la route à suivre utilisant les systèmes assistés par satellites, qui permettrait de se rapprocher de la proposition de l'ADNA.

ADNA considère que la réponse est décevante et espère que les évolutions technologiques permettront de se rapprocher de la trajectoire souhaitée.

Michel SIVRY précise que l'approche satellitaire sera opérationnelle en fin d'année mais que ça ne changera rien pour la MVI désormais identifiée par le terme « VPT a RWY 17 ».

Philippe PENARI souligne qu'à l'heure actuelle, le fait d'élargir la trajectoire en bout de trombone ferait décaler le point d'entrée de la VPT et décalerait la gêne.

Une procédure satellitaire avec guidage dans le virage pourra être créée lorsque GALILEO (système de positionnement par satellite) sera mis en place.

Michel SIVRY que cela sera possible dans environ 4 ans.

Philippe PENARI précise également que le briefing en ligne incite déjà les pilotes à élargir la trajectoire. Une version 3 du briefing sera réalisée pour juin et une relance sera faite aux pilotes.

Monsieur GUINVARC'H précise que le bruit n'est pas une gêne lorsque la trajectoire est élargie. Après étude de la part de l'ADNA, Les riverains qui seront survolés du fait de cette modification, voient les avions mais ne les entendent pas.

Michel SIVRY précise qu'il faudra faire une étude d'impact bruit pour la modification de la trajectoire.

Philippe PENARI rappelle que dans le cockpit d'un jet la vision est très limitée. Les pilotes visualisent bien ce qu'il y a en face mais ne voient pas ce qu'ils survolent.

Monsieur HULLIN rappelle que c'est le survol du quartier des Roques qui est le plus problématique.

(Ce quartier est situé dans l'axe d'approche de la trajectoire finale)

Madame FLIERL demande s'il serait possible d'ajouter un point en fin de virage, car le virage se fait en heading (manuel) et pas en FMS (GPS, guidé).

Philippe PENARI rappelle que l'arrivée se fait en vol à vue et que cette trajectoire n'est pas faite pour être en pilote automatique car ce n'est pas convenable pour les riverains. Il précise que le briefing mis en place est là justement pour guider les pilotes.

Monsieur HULLIN demande à Madame FLIERL comment se passent les arrivées pour l'aérodrome où ils sont basés en Allemagne.

Madame FLIERL répond qu'il n'y a pas de trajectoire définie, que les avions arrivent de partout afin d'éviter les zones les plus habitées. Le Piaggio suit un circuit à part que la compagnie AIRGO a défini afin de générer le moins de nuisance possible.

Philippe PENARI rappelle que pour ACM il y a eu une diminution des points d'entrée et création de la MVI en 2003.

La procédure moindre bruit mise en place sur ACM a été réalisée pour la majorité des avions. Si certains pour certains types d'avions il existe une procédure moindre bruit plus spécifique, il faut l'inscrire dans l'OMB et l'OMC. Ceci est mis en place en dehors de la procédure standard (comme c'est le cas pour Net-Jet)

Mr GUINVARCH trouve la proposition très intéressante et demande de la mettre en application le plus rapidement possible.

Monsieur et Madame FLIERL se portent volontaire pour mettre en place un OMB (Operating Manual part B = procédure de vol par type d'avion pour une compagnie de transport public) et un OMC (Operating Manual part C = procédure de vol spécifique pour un terrain particulier classé catégorie B ou catégorie C) sur ACM. Une communication de cette procédure sera faite au gestionnaire et à la DGAC dès son approbation par l'autorité allemande et sa mise en place. Ils sont de plus en très bonne relation avec le constructeur Piaggio, et proposent de lui communiquer l'OMB et l'OMC qu'ils vont rédiger afin que celui-ci le communique aux propriétaires privés de piaggios.

Cette démarche doit être réalisée pour les différents types d'avions. Il faut demander aux autres compagnies propriétaires d'avions turbo-propulseurs tel que JetFly pour les PC12 de mettre en place des procédures OMB et OMC.

Mr HULLIN souligne que ce sont les avions à hélices les plus gênant car ils volent souvent plus bas.

Claire ROUSSEAU précise que ces avions peuvent également faire des approches en VFR.

Il est demandé que les gros monomoteurs et bimoteurs tels que les PC12, les PA46T, les TBM7 par exemple fassent obligatoirement une approche en IFR.

ADNA apprécie toutes les potentialités d'améliorations déjà envisagées pour la MVI. Notamment ADNA attend de la V3 du « briefing IFR » qu'il assure un meilleur respect de l'arrondi nord, et une généralisation de l'overshoot de l'axe de piste en finale.

4. Intervention de la compagnie AIRGO (piaggios)

L'intervention de Monsieur et Madame FLIERL au sujet des Piaggios s'est faite tout au long du GT au travers d'échanges avec les autres participants.

5. Présentation du briefing pilote VFR (version non finalisée)

La présentation du Briefing pilotes VFR se fera lors du prochain GT, Monsieur MOREAU étant absent ce jour.

6. Point sur les départs WD

François TROUILLET présente Cédric MONDOT, stagiaire à la DGAC et futur contrôleur aérien de Cannes, qui effectuera jusqu'à cet été, un mémoire centré sur ACM, sur la prise en compte des contraintes environnementales dans les méthodes de travail. Le prochain GT sera l'occasion de faire un bilan de cette étude.

Monsieur LYSEE confirme que les plaintes proviennent majoritairement du quartier Minelle. Si le survol de ce quartier pouvait être évité cela réduirait les plaintes de 80%.

Il y a trois raisons au survol de ce quartier :

- les départs pour Novembre : les avions n'attendent pas d'être au point WD pour tourner vers le nord et coup directement sur Minelle
- le fait que les avions atteignent 800 pieds plus tôt et virent à droite sur le quartier
- les encadrements des aéroclubs, ce qui représente la majorité des plaintes.

Les deux premiers points seront l'objet du mémoire de Cédric MONDOT.

Sur ce dernier point, Monsieur ROBIN de l'UACA et Monsieur SARRAN de l'aéroclub d'Antibes, vont demander à leur pilote d'élargir les encadrements vers le viaduc.

7. Point sur les écarts des trajectoires IFR et leurs analyse avec la DGAC

Une réunion entre le gestionnaire et la DGAC/SNA a eu lieu le 19 mars 2012, afin de déterminer la méthode de travail à suivre.

En plus du premier tri effectué par le gestionnaire et du maintien des interventions auprès des pilotes, l'action du gestionnaire va être d'envoyer chaque mois 3 cas de déviations importantes au SNA pour analyse.

Claire ROUSSEAU rappelle qu'il n'y a pas de VPE (volume de protection Environnemental) sur ACM et précise que les écarts seront définis selon le jugement du gestionnaire.

Les écarts concerneront 3 immatriculations différentes: possibilité d'envoyer plusieurs trajectoires avec la même immatriculation afin d'identifier les récidivistes.

Suite à l'analyse un mail sera envoyé à la compagnie et/ou au pilote pour demande d'explication et rappel sur les exigences environnementales de la plateforme.

Le signalement de ces 3 cas à la DGAC/SNA mensuel a débuté en février 2012.

Monsieur HULLIN rappelle que sans sanctions il n'y aura pas d'améliorations et que ce sont les aéroclubs qui posent le plus de problèmes.

Monsieur SARRAN signale qu'il y a un renouvellement annuel de membres de 50% dans les aéroclubs. Au sein même des aéroclubs, la police est faite. Si un pilote récidive, il se fait virer du club. De plus une communication est faite aux autres aéroclubs afin que ce pilote ne soit pas repris.

Monsieur ROBIN précise que toute infraction est présentée devant la commission de discipline de la Fédération.

8. Point sur les silencieux pour les basés

Philippe PENARI fait une présentation sur les réducteurs de bruit pour les aéronefs à pistons.

Les avions à hélice dont la masse maximale de décollage est inférieure à 5700 kg et dont la demande de certificat de navigabilité a été acceptée depuis le 22 décembre 1988, ont été certifiés en application de la norme **FAR PART 36 Appendice G**.

Les Solutions actuelles et applicables

- Silencieux double flux
- Echappements accordés
- Brise flux = emmène le bruit vers le haut

Coût d'une certification : environ 15000 €

Coût d'un silencieux : environ 5000 €

Entretien annuel : environ 500 €

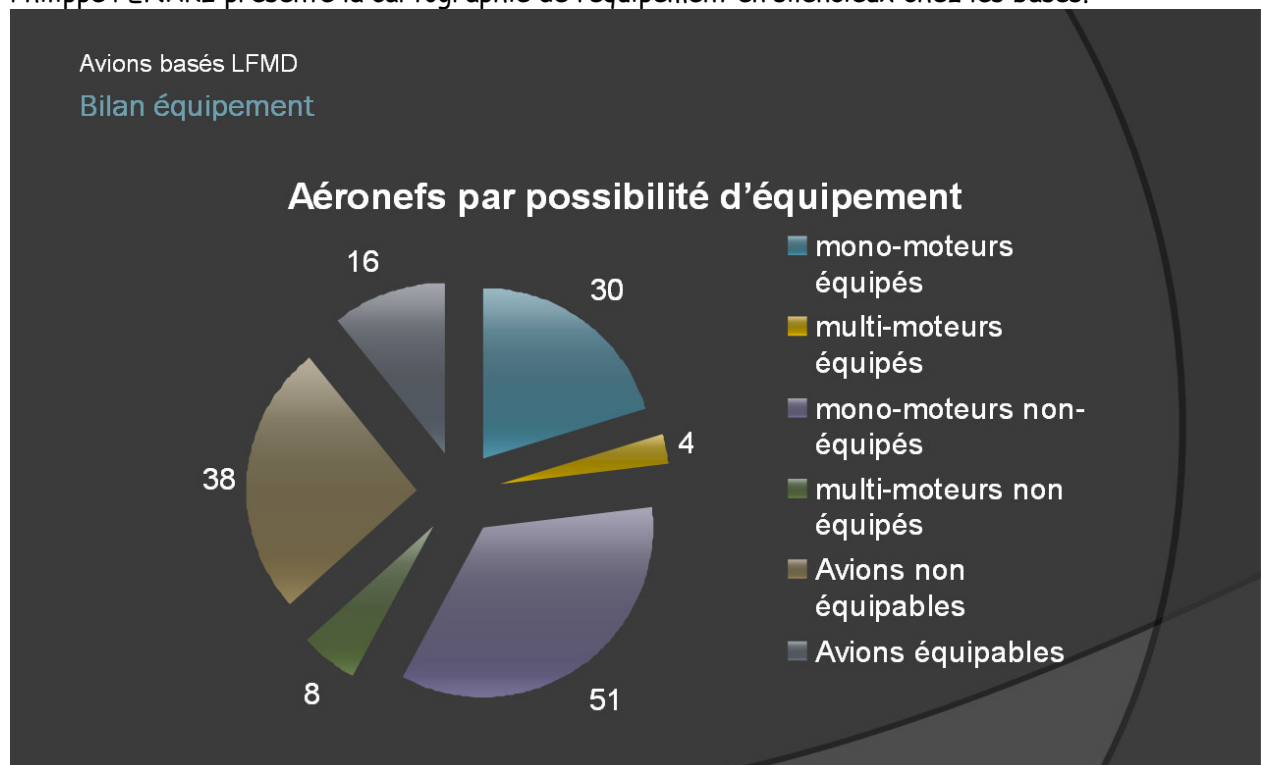
Conditions préalables : avion enregistré au registre français

Certification préalable du « KIT » (STC)

Ne peuvent être gérés que les avions immatriculés en français (F). Les avions dont les immatriculations commencent par N ne sont pas soumis à la réglementation française.

Monsieur ROBIN précise que tous les avions d'écoles et aéroclubs basés sur ACM sont équipés de silencieux et que les silencieux sont révisés annuellement. Il rappelle qu'un silencieux n'est pas forcément visible.

Philippe PENARI présente la cartographie de l'équipement en silencieux chez les basés.



9. Actions à venir

Claire ROUSSEAU présente les actions à venir :

Diffusion du nouveau briefing pilote VFR aux basés et sur le site de l'AOPA

- Relance validation briefing pilote IFR (+ de 4500 validations au 03/05/2012)
 - Mise en place d'un volet environnement au Cannes AirShow: Présentation du système au grand public, pilotes, compagnies, constructeurs...
 - Suivi de l'étude de modification de la MVI
 - Poursuite de la cartographie des silencieux chez les basés
 - Enquête de perception des riverains: report 2013
 - Code de bonne conduite environnementale des pilotes élaboration ACM oct 2011, validation SNA)
 - Sensibilisation environnement des nouveaux contrôleurs aériens/ ingénieurs ENAC (sessions réalisées en février et avril 2012)
 - La nouvelle carte VAC Hélicoptères : Mise en ligne le 5 avril 2012: Intégration des ronds bleus dans la carte
- A venir : Distribution d'un feuillet avec les principales recommandations des procédures moindres bruit + lien vers le site procédure moindre bruit (UFH).

Synthèse : Plan d'actions

Actions	Date de réalisation	responsable
Rédaction d'un OMC pour les Piaggios sur ACM	Mai 2012	Mr et Mme FLIERL AIRGO
Mise en place d'un briefing VFR	Juin 2012	Mr MOREAU AOPA
Distribution d'une plaquette hélicoptères avec rappel des exigences moindre bruit aux sociétés basées	Juin 2012	C. ROUSSEAU ACM
Mise en place d'un volet environnement au Cannes AirShow	Juin 2012	C. ROUSSEAU ACM
Relance validation du briefing pilote IFR	Juin 2012	C. ROUSSEAU ACM
Prise en compte des contraintes environnementales dans les méthodes de travail. Mémoire sur les trajectoires VFR (départs WD et arrivées WL)	Août 2012	Cédric MONDOT DGAC
Code de bonne conduite	3 ^{ème} Trimestre 2012	DGAC, ACM
Poursuite de la cartographie des silencieux chez les basés	3 ^{ème} trimestre 2012	C. ROUSSEAU ACM
Demander aux autres compagnies propriétaires d'avions turbo-propulseurs (tel que JetFly pour les PC12) de mettre en place des procédures OMB et OMC.	3 ^{ème} trimestre 2012	C. ROUSSEAU ACM
Enquête de perception des Riverains	2013	C. ROUSSEAU ACM

PJ : Présentation du GT du 03 mai 2012 (ACM)
Présentation « les réducteurs de bruits des aéronefs à pistons » (P. PENARI)
OMC AIRGO pour ACM
Plaquette hélicoptères exigences moindre bruit