

UN BIEN CURIEUX PROTOCOLE

Sur la première charte de juin 2005 (signée seulement par trois membres sur 21 !) on nous affirmait l'existence d'un protocole avec la Sté Eurocopter, sans pour autant en fournir une copie :
" Certaines activités particulières comme des vols de la société Eurocopter et des vols d'intervention et d'entraînement de la Sécurité Civile peuvent s'exercer selon les protocoles établis pour chacune de ses activités."

Or ce protocole n'a été finalisé et signé qu'en janvier 2007 !

Soit deux ans plus tard que la fausse affirmation de la charte !

Par contre dans la deuxième proposition de charte de juillet 2007, alors que ce protocole existait depuis 6 mois, **on l'a totalement passé sous silence ! Ni indiqué, ni annexé à la charte !**

Juste un alinéa indiquait la présence d'hélicoptères sur Les Milles, permettant de l'entériner postérieurement :

" L'administration de l'aviation civile s'engage à réserver le tour de piste à l'ouest de l'aérodrome d'Aix - Les Milles aux hélicoptères et, avec limitation, aux tours de pistes basse hauteur...»

Silence révélateur de l'embarras des administrations pour introduire un type d'aéronef refusé par les riverains comme par d'autres membres CCE, alors qu'il fallait les mener à la signature de cette charte !

Tout cela étant une évidente démonstration du peu de crédibilité de ces chartes, qui justifie notre refus de les signer tant qu'elles n'auront pas une vraie valeur contractuelle et juridique.

Pour lire les principaux extraits (surlignés et annotés) de ce protocole, avec en fin de document les premières réclamations qu'il a immédiatement suscité des membres du Comité de suivi, signataires de ladite charte.

NB : Afin de faciliter la lecture de ce document, et ses annotations, nous avons mis en couleur les passages importants, et encadré avec couleur de fond, les passages à ne pas manquer. Tel les pages 3 et 14.

Les 1000 Décibels

SOUS-PREFECTURE D'AIX-EN-PROVENCE

Aix-en-Provence, le **24 JUIN 2009**

Bureau des Actions Interministérielles
Dossier suivi par Mme Josiane BENAMMAR

Le Sous-Préfet d'Aix-en-Provence

à

Monsieur le secrétaire des associations
apolitiques des riverains de l'aérodrome
d'Aix-les-Milles

Objet: Demande de communication de documents administratifs

P.J : 1

Dans sa séance du 4 juin 2009, **la Commission d'accès aux documents administratifs** a rendu un avis favorable sur votre demande de communication d'une copie du protocole d'accord signé avec la société EUROCOPTER.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, ce document, **tel qu'il a été communiqué à tous les membres de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome d'Aix les Milles, dans sa séance du 4 décembre 2007**

Hubert DERACHE

NB : Contrairement à ce qu'affirme M. le Sous Préfet, aucune de nos trois associations, membres CCE, (AECV Eguilles, ADEQVP Simiane, et 10000 DB) n'a eu ce protocole.

De deux choses l'une :

Ou il a été effectivement communiqué aux autres membres en nous évitant, ou il n'a pas été communiqué du tout. C'est ce que nous croyons plutôt. Et en prenons pour preuve que s'il s'agissait d'un simple oubli, nous n'aurions pas eu besoin de faire appel à la CADA pour l'obtenir, après notre demande – en RAR - restée sans réponse.

D'autant que le contenu de ce protocole, volontairement laissé à l'écart de la charte proposée, ne faisait que confirmer les raisons de notre refus de signer cette charte, eu égard à l'extension de nuisances sonores et pollutions que génèrent les hélicoptères.

24, rue Mignet - 13617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1 - Téléphone : 04 42 96 89 00 - Télécopie : 04 42 63 07 15
E-mail : sous-prefecture-de-aix(c~bouches-du-rhone.pref.gouv.fr

LE PROTOCOLE TRANSMIS COMPREND 34 PAGES, Y COMPRIS DES SCHÉMAS. AFIN DE L'ALLEGER NOUS AVONS EXTRAIT LES PAGES LES PLUS PERTINENTES ET SURLIGNE LES PASSAGES IMPORTANTS. CE PROTOCOLE RESTE DISPONIBLE, IN EXTENSO, SUR SIMPLE DEMANDE. LORSQUE NECESSAIRE, NOUS AVONS APPOSE QUELQUES COMMENTAIRES.

-- --

Version 07VI

PROTOCOLE EUROCOPTER
AERODROME d'AIX-LES MILLES

Version 07V1 mise en application le: 19 MARS 2007

PROTOCOLE
PROTOCOLE EUROCOPTER AERODROME -D'AIX-LES MILLES

Version 07V1

25 janvier 2007

Commentaire [U1] : **RAPPEL**
La charte a été présentée à la signature en juillet 2007 sans que ce protocole n'y figure en annexe ou en simple information.

PROTOCOLE D'ACCORD CONCERNANT L'EXPLOITATION DE L'AERODROME D'AIX-LES MILLES PAR LES HELICOPTERES D'EUROCOPTER

Commentaire [P2] : Notons que ce protocole a été rédigé et conclu en dehors de la CCE et de ses nombreuses négociations sur la charte. Que les représentants des riverains de la CCE n'y ont pas été invités, malgré leurs demandes répétées. Observons de plus qu'il a été signé en 2007, alors qu'on nous affirmait sur la charte de 2006 qu'il était rédigé et conclu ! L'extension d'activités et de nuisances générées par ce protocole, passé sous silence dans la charte 2007, conforte notre ligne de conduite de refus de la signer et de proposer un arrêté de restriction.

Préambule:

Le présent protocole établi entre la Société EUROCOPTER et la DGAC a pour but de définir les vols que les hélicoptères de la société Eurocopter sont amenés à effectuer sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles et les conditions dans lesquelles ces vols doivent se dérouler.

Ce protocole porte sur les domaines suivants : circulation aérienne, environnement, circulation des personnes et des véhicules en zone réservée.

1. DEFINITIONS

Activité : vol permettant le recueil d'informations techniques

Créneau d'activité : durée totale de présence sur zone

Séquence : durée élémentaire d'une activité

SSIS : Service Sécurité Incendie Sauvetage

2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCORD

La société EUROCOPTER a conclu un protocole d'accord le 20/01/97 (n°2 APMP/D/SNA) avec le Centre de Contrôle d'Approche de Marseille Provence (CCAMP) afin de pouvoir réaliser les vols nécessaires à son activité industrielle et commerciale. Une partie de ces vols ne pouvant pas être réalisée sur ce terrain il est indispensable d'en effectuer une partie vers les autres terrains environnants. **Ce protocole couvre**

les vols des hélicoptères d'Eurocopter sur l'aérodrome d'Aix -Les Milles, dans la CTR associée et dans ses environs.

L'ensemble de ces vols est effectué en CAG.

Commentaire [P3] : C'est pour justement éviter l'extension des nuisances inhérentes aux aérodromes, notamment pour les riverains proches, que nous refusons la satellisation de cet aérodrome.

3. TYPE D'ACTIVITE

L'activité de la société EUROCOPTER sur le terrain d'Aix-Les Milles se divise en quatre parties:

- **Les vols définis dans l'annexe 1** : Ces vols servent principalement à mesurer les performances, valider les procédures du manuel d'utilisation de l'appareil, **mesurer les émissions de bruits externes**, valider les équipements. **Cette activité comprend des phases de vols en stationnaire, des atterrissages et des tours de piste.**
- **Les vols d'école et d'entraînement** : Ces vols servent à entraîner les pilotes des clients d'Eurocopter qui achètent une formation en même temps que l'appareil. **Cette activité consiste à réaliser des circuits de piste conformément aux procédures définies dans le Manuel de Vol de l'appareil.**
- **Les vols de démonstrations clients** : Ces vols servent à présenter à des clients les appareils de la gamme EUROCOPTER. Les évolutions effectuées sont conformes aux procédures définies dans le Manuel de Vol de l'appareil.
- **Les vols de contrôle** : Ces vols permettent aux clients de s'assurer du bon fonctionnement de leur hélicoptère avant sa prise en charge définitive.

Toute autre activité, non décrite dans le présent protocole fera l'objet d'une demande exceptionnelle. Les dispositions circulation aérienne et environnementales afférentes ne font pas l'objet de ce protocole mais seront traitées entre les services concernés avec un préavis raisonnable.

NB : Merci pour les riverains proches et limitrophes !!

Question : Les signataires de la charte, qui pour se justifier, ont trouvé qu'elle apportait des progrès, l'auraient-ils signée si elle avait contenu ce protocole en annexe ?

Notons par ailleurs que la charte ne parle surtout pas des hélicoptères. (Une seule fois écrit dans la charte et sans précisions sur les activités !).

4. CIRCULATION AERIEENNE

Les procédures et la situation de la CTR d'Aix-Les Milles sont décrites dans l' AIP FRANCE. Ces procédures s'appliquent aux aéronefs d'EUROCOPTER.

Pour les vols qui imposent des sujétions particulières, des dispositions spécifiques sont mises en place en complément des procédures ci-dessus mentionnées pour assurer leur espacement vis-à-vis des autres aéronefs, des véhicules et des personnes circulant sur l'aire de manoeuvre.

Les vols concernés et les dispositions spécifiques afférentes sont décrits dans l'annexe 1 à ce protocole.

Ces vols ne pourront pas avoir lieu en dehors de la présence des services ATS d'Aix-Les Milles.

La phase de vol en cours pourra être interrompue, si la sécurité l'exige, pour permettre l'atterrissage complet d'un avion en retour de vol voyage.

Sauf attribution d'un code transpondeur spécifique par les services de la circulation aérienne, les hélicoptères afficheront par défaut dans les CTR de Marseille Provence et d'Aix-Les Milles le code 5477.

Les codes 5433, 5434 utilisés à la demande du CCAMP pourront être conservés dans la CTR d'Aix-Les Milles en lieu et place du 5477.

Commentaire [P4] : Tour de Contrôle

5. METEOROLOGIE

Les conditions météorologiques minimales de visibilité sont celles du VFR spécial hélicoptère publiées dans la carte VAC.

6. SERVICE DALERTE

En cas d'accident ou d'incident, les mesures décrites dans le manuel d'exploitation de l'organisme de contrôle d'aérodrome s'appliquent, notamment les mesures consistant à diffuser cette information à Eurocopter.

7. HORAIRES

Les vols le week-end, les jours fériés et /ou durant la nuit aéronautique sont interdits. En complément les dispositions prévues dans l'annexe 2 s'appliquent.

Commentaire [P5] : On ne peut qu'apprécier cet engagement. En espérant qu'il soit respecté. La nuit aéronautique étant du coucher du soleil + 30 minutes à lever – 30 minutes.

8. ACCES EN ZONE RESERVEE DES PERSONNES ET DES VEHICULES

La présence de personnels au sol et de véhicules est possible en zone réservée (cf Annexe 3).

Il est rappelé que les véhicules pénétrant sur l'aire de mouvement doivent être équipés de gyrophares et doivent établir un contact radio bilatéral avec l'organisme de contrôle de l'aérodrome.

Outre les autorisations normales au titre de la sûreté, toute pénétration sur l'aire de manoeuvre devra faire l'objet d'une autorisation spécifique de l'organisme de contrôle d'Aix-Les Milles pour les personnes et les véhicules.

9. ENVIRONNEMENT

La société EUROCOPTER est attentive aux problèmes environnementaux et se doit de minimiser autant que faire se peut les nuisances environnementales générées par ses activités.

EUROCOPTER s'engage à respecter les mesures environnementales décrites dans l'annexe 2. Les écarts vis-à-vis de ces mesures doivent être expliqués.

Commentaire [P6] : On ne peut qu'applaudir ces engagements. Mais ces hélicoptères n'ont rien à faire sur Les Milles où ils ne sont jamais venus depuis 1969, date à laquelle cet aérodrome leur était ouvert, et alors que Maignane avait moins de facilités qu'aujourd'hui.

10. DUREE ET VALIDITE

Le présent protocole est conclu pour une durée d'un an. Il se prolongera par tacite reconduction sauf dénonciation par l'une des parties signataires deux mois avant le renouvellement.

Les signataires conviennent d'une réunion annuelle de bilan d'application du présent protocole.

Commentaire [P7] : La présence de ces paragraphes laisse encore espérer un possible retour vers le bon sens et un possible accord.

11. AMENDEMENTS

Si la situation l'exige la DGAC pourra demander une révision des termes du protocole notamment pour adaptation aux besoins de la Circulation Aérienne, pour des raisons environnementales ou en cas d'évolution du mode de gestion de l'aérodrome.

Tout amendement ou annulation de tout ou partie du présent protocole interviendra après concertation entre les signataires.

ANNEXE 1

SOMMAIRE:

OBJET DE L'ANNEXE	9
APPLICATIONS DEROGATOIRES.....	9
MOYENS DE LIAISON	9
FICHE DE VOL.....	10
PREAVIS D'ACTIVITE	10
1-PROCEDURE PANNES MOTEUR AU DECOLLAGE	12
PRESENTATION	12
Décollage type terrain dégagé (accélération dans l'effet de sol).....	12
Décollage type ponctuel (montée verticale depuis le point de décollage)	12
CONTRAINTES DE CIRCULATION AERIENNE	14
PROCEDURE PANNES MOTEUR A L'ATTERRISSAGE	16
PRESENTATION	16
Atterrissage type terrain dégagé	16
Atterrissage type ponctuel	16
CONTRAINTES DE CIRCULATION AERIENNE	17
PROCEDURE PANNES R.A.C A L'ATTERRISSAGE.....	18
PRESENTATION	18
Atterrissage type terrain dégagé	18
CONTRAINTES DE CIRCULATION AERIENNE.....	18
PROCEDURE DETERMINATION DOMAINE HAUTEUR / VITESSE	20
PRESENTATION.....	20
Décollage type ponctuel (montée verticale depuis le point de décollage) :	20
CONTRAINTES DE CIRCULATION AERIENNE	21
PROCEDURE DETERMINATION TEMPS DE REFOIDISSEMENT MOTEUR.....	23
PRESENTATION.....	23
DEROULEMENT DES VOLS	23
CONTRAINTES DE CIRCULATION AERIENNE	23
PROCEDURE ETABLISSEMENT DES PERFORMANCES EN STATIONNAIRE	24
PRESENTATION	24
Déroulement des vols	24
CONTRAINTES DE CIRCULATION AERIENNE	24
ZONES D'ATTENTE VALABLES POUR TOUS LES VOLS.....	26

ANNEXE I

Information planification des vols techniques

Planification

La société Eurocopter s'engage à faire connaître la planification des vols objets de cette annexe à l'exploitant de l'aérodrome dès que possible.

Information aux usagers

La société Eurocopter assurera, avec au moins 24 heures de préavis, l'information des usagers basés, dont la liste suit, **de ses activités pouvant entraîner des restrictions d'utilisation de la piste**. Cette information sera assurée par courrier électronique, l'exploitant de l'aérodrome sera également destinataire.

Commentaire [P8] : Ce paragraphe ne concerne pas directement les riverains. Il indique cependant aux usagers présents – signataires de la charte – le début de futurs gros problèmes de restrictions d'utilisation pour eux.

Fiche de vol

Une fiche de vol est transmise par FAX émis par le service Opérations d'EUROCOPTER au moins 24 heures avant le vol prévu vers l'aérodrome d'Aix-Les Milles.

Remarques

- Les opérations doivent garder à disposition l'ensemble des renseignements concernant la mise en oeuvre éventuelle du service d'alerte.
- Les vols peuvent être reportés de 24 à 48 heures. Les opérations informent par Fax l'aérodrome d'Aix-Les Milles du report et des intentions d'EUROCOPTER.

Préavis d'activité

Le service Opérations d'EUROCOPTER contacte par téléphone la vigie d'Aix-Les Milles, 30 minutes avant le décollage de l'appareil de l'usine.

1-Procédure PANNES MOTEUR AU DECOLLAGE

Présentation

Le but est d'établir le modèle de calcul des performances au décollage. Des décollages ou des accélérations / arrêts sont effectués avec différentes masses en simulant la panne d'un moteur.

Les vols sont effectués sans coupure réelle, la puissance monomoteur étant simulée par la réduction partielle du moteur. Le QFU utilisé est indifférent quelle que soit la masse pour les décollages tous moteurs.

- En général 15 à 20 séquences **(durée 2 heures max)**
- Peut nécessiter la présence du service sécurité incendie EUROCOPTER

Commentaire [P9] : Merci pour les résidents de La Duranne et La Badesse

> Décollage type terrain dégagé (accélération dans l'effet de soi)

- Accélération / arrêt

Ou

- Poursuite du décollage sur un moteur (simulation panne moteur).
- Poursuite du vol sur le circuit hélicoptère (Cf. carte VAC)

> Décollage type ponctuel (montée verticale depuis le point de décollage)

- Avant le point de décision, posé sur la zone de décollage.

Ou

- Poursuite du décollage sur un moteur (simulation panne moteur).
- Poursuite du vol sur le circuit hélicoptère (Cf. carte VAC)

Contraintes de circulation aérienne

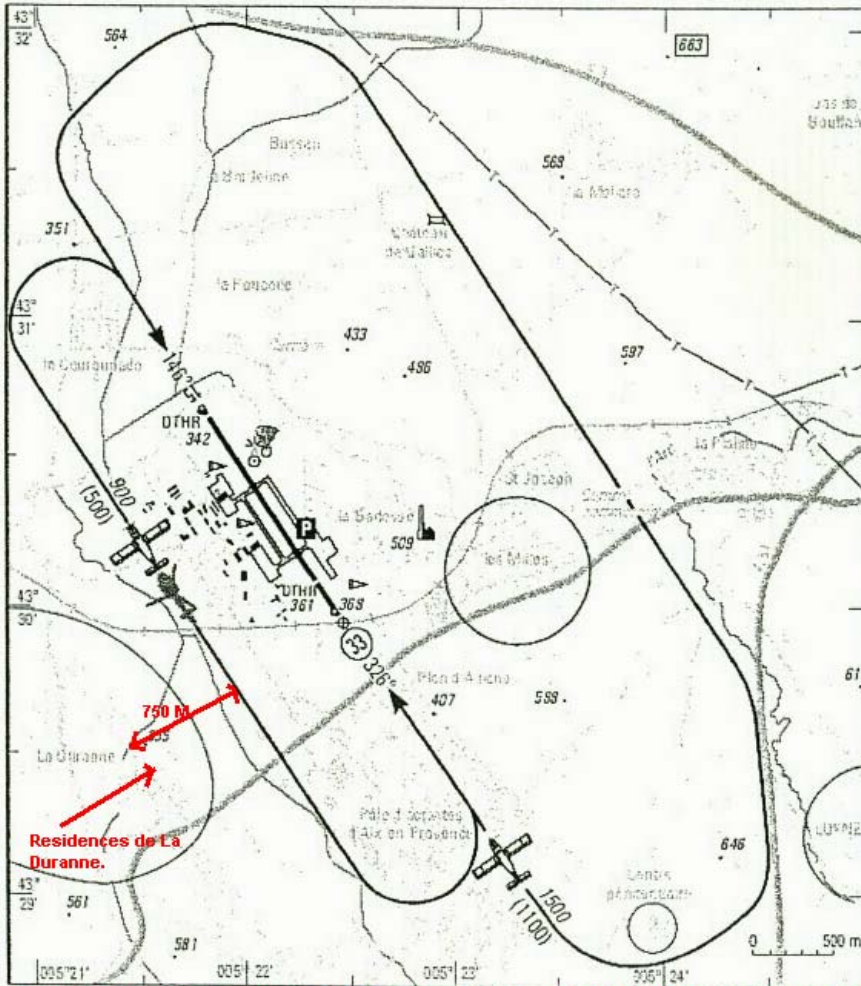
- **Les vols se font exclusivement sur la piste**
- **Les tours de piste des autres usagers de l'aérodrome sont interdits pendant toute la durée du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER.**
- L'information du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER sur la plate-forme est diffusée sur l'ATIS

« Activité hélicoptère entre xxh00 et xxh00, tours de piste interdits »

- Le pilote est en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle
- Le début et la fin de chaque séquence élémentaire sont annoncés par le pilote
- La séparation entre l'hélicoptère et un autre appareil au décollage est de 3 minutes pour cause de turbulence de sillage
- Les véhicules du support technique et du service sécurité incendie se positionnent au pied de la Tour en contact Radio bilatéral permanent avec celle-ci



ANNEXE I



CE CIRCUIT A L'OUEST N'EXISTAIT PAS. IL A ETE IMPOSE PAR LA DGAC MALGRE LE REFUS DE LA CCE DE DECEMBRE 2004. PREUVE SUPPLEMENTAIRE DU PEU DE VALEUR DES CCE. ET A PLUS FORTE RAISON DES CHARTES.

Carte VAC Aix-Les Milles (07 JUL 05)

IL FAUT SUPPOSER QUE CE NOUVEAU TOUR DE PISTE A L'OUEST REPRESENTÉ POUR LES POLITIQUES ET LES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE LA CHARTE LA FAMEUSE AVANCEE QU'ILS ONT MIS EN AVANT POUR SE JUSTIFIER.

2-Procédure PANNES MOTEUR A L'ATTERRISSAGE

Présentation

Le but est d'établir le modèle de calcul des performances à l'atterrissage. Des atterrissages ou remises de gaz sont effectués avec différentes masses, tous moteurs en fonction en simulant la panne d'un moteur.

Les vols sont effectués sans coupure réelle, la puissance monomoteur étant simulée par la réduction partielle du moteur. Le QFU utilisé est indifférent quelle que soit la masse pour les décollages tous moteurs.

- En général 15 à 20 séquences (**durée 2 heures max**)
- Peut nécessiter la présence du service sécurité incendie EUROCOPTER

>Atterrissage type terrain dégagé

- Décélération dans l'effet de sol.

>Atterrissage type ponctuel

- Posé sur la zone de décollage.

Contraintes de circulation aérienne

- Les vols se font exclusivement sur la piste
- **Les tours de piste des autres usagers de l'aérodrome sont interdits pendant toute la durée du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER**
- L'information du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER sur la plate-forme est diffusée sur l'ATIS

« **Activité hélicoptère entre xxh00 et xxh00, tours de piste interdits** »

- Le pilote est en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle
- Le début et la fin de chaque séquence sont annoncés par le pilote
- Les véhicules du support technique et du service sécurité incendie se positionnent au pied de la Tour en contact Radio bilatéral permanent avec celle-ci
- En cas de remise de gaz, la séparation entre l'hélicoptère et un autre appareil au décollage est de 3 minutes pour cause de turbulence de sillage
- Une mise en attente est toujours possible au sol ou en vol

3-Procédure PANNES R.A.C A L'ATTERRISSAGE

Présentation

Le but est d'établir la procédure d'atterrissage en panne hydraulique ou en cas de panne de commande de rotor anti-couple (R.A.C.). Le rotor est « bloqué » dans une certaine incidence mais l'hélicoptère reste manoeuvrant.

- En général 15 à 20 séquences (**durée 2 heures max**)
- Peut nécessiter la présence du service sécurité incendie EUROCOPTER

>Atterrissage type terrain dégagé

- Décélération dans l'effet de sol, posé roulé jusqu'à l'arrêt complet
- Remise de gaz possible

Contraintes de circulation aérienne

- Les vols se font exclusivement sur la piste
- **Les tours de piste des autres usagers de l'aérodrome sont interdits** pendant toute la durée du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER
- L'information du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER sur la plate-forme est diffusée sur l'ATIS

« Activité hélicoptère entre xxhOO et xxhOO, tours de piste interdits »

- Le pilote est en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle
- Le début et la fin de chaque séquence élémentaire sont annoncés par le pilote
- Les véhicules du support technique et du service sécurité incendie se positionnent au pied de la Tour en contact Radio bilatéral permanent avec celle-ci
- En cas de remise de gaz, la séparation entre l'hélicoptère et un autre appareil au décollage est de 3 minutes pour cause de turbulence de sillage
- Une mise en attente est toujours possible au sol ou en vol

4-Procédure DETERMINATION DOMAINE HAUTEUR / VITESSE

Présentation

Le but est d'établir le modèle de calcul des performances à l'atterrissage. Différentes interruptions de décollage sont effectuées à fortes masses, tous moteurs en fonction en simulant la panne d'un moteur.

Les vols sont effectués sans coupure réelle, la puissance monomoteur étant simulée par la réduction partielle du moteur. Le QFU indifférent quelle que soit la masse pour les décollages tous moteurs.

- En général 15 à 20 séquences (**durée 2 heures max**)
- Peut nécessiter la présence du service sécurité incendie EUROCOPTER

> **Décollage type ponctuel (montée verticale depuis le point de décollage) :**

- Avant le point de décision, posé sur la zone de décollage (hauteur max 300 pieds environ).

Contraintes de circulation aérienne

- **Ces vols s'effectuent sur la voie de circulation ouest (voir ci-après).**
 - La séquence élémentaire dure 3 minutes au maximum.
 - Pas de décollage et d'atterrissage pendant la durée de la séquence.
 - **Les tours de piste des autres usagers de l'aérodrome sont interdits** pendant toute la durée du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER
 - L'information du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER sur la plate-forme est diffusée sur l'ATIS :
- #### « Activité hélicoptère entre xxhOO et xxhOO, tours de piste interdits »
- Le pilote est en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle

Commentaire [P10] : Coté
Durante et à moins de 800 M .

- Le début et la fin de chaque séquence sont annoncés par le pilote
- Les véhicules du support technique et du service sécurité incendie se positionnent entre les citernes de retardant du « pélicandrome » et le grillage, en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle

Une mise en attente est toujours possible au sol ou en vol

5-Procédure DETERMINATION TEMPS DE REFOIDISSEMENT MOTEUR

Pour cause de contraintes environnementales, le site d'Aix n'est utilisé que si les autres sites utilisés par EUROCOPTER sont indisponibles.

Présentation

Le but est d'établir les temps de refroidissements moteur. Des vols stationnaires sont effectués à fortes masses, tous moteurs en fonction.

- **La durée totale de l'activité est d'environ 2 heures max.**

> Déroulement des vols

- **Stationnaire à 200 pieds.**
- Après l'atterrissage et la coupure moteur, étude du temps de refroidissement moteur.

Commentaire [P11] : 60 Mètres au dessus du sol. Avec donc un "cône" de diffusion de bruit important pour les riverains proches.

Contraintes de circulation aérienne

- Ces vols s'effectuent hors bande dégagée dans la zone NO (voir carte)
- L'information du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER sur la plate-forme est diffusée sur l'ATIS :
« **Activité hélicoptère entre xxhOO et xxhOO** »
- Le pilote est en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle
- Une mise en attente est toujours possible au sol ou en vol

6-Procédure ETABLISSEMENT DES PERFORMANCES EN STATIONNAIRE

Présentation

Le but est de déterminer la puissance nécessaire en vol stationnaire dans et hors effet de sol à différentes masses, en bimoteur.

- En général 15 à 20 séquences (**durée 2 heures max**)
- Peut nécessiter la présence du service sécurité incendie EUROCOPTER

➤ Déroulement des vols

- Mise en stationnaire à différentes hauteurs (200 ft max) et à différentes masses.

Commentaire [P12] : 60 M Maxi

Contraintes de circulation aérienne

- Ces vols s'effectuent sur la voie de circulation ouest (voir ci-après)
- Pas de décollage et d'atterrissage pendant la durée de la séquence

• **Les tours de piste des autres usagers de l'aérodrome sont interdits** pendant toute la durée du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER

- L'information du créneau d'activité particulière d'EUROCOPTER sur la plate-forme est diffusée sur l'ATIS

« **Activité hélicoptère entre xxhOO et xxhOO, tours de piste interdits** »

- Le pilote est en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle
- Le début et la fin de chaque séquence élémentaire sont annoncés par le pilote
- Compte tenu de la longueur de la séquence, l'exercice peut-être interrompu à l'initiative du contrôle
- Les véhicules du support technique et du service sécurité incendie se positionnent entre les citernes de retardant du « pélicandrome » et le grillage, en contact Radio bilatéral permanent avec la Tour de Contrôle
- Une mise en attente est toujours possible au sol ou en vol

ANNEXE II

1. BUT

La société EUROCOPTER exploitant les hélicoptères au départ de l'Aéroport de Marseille Provence est conduite à survoler ou utiliser occasionnellement le terrain d'Aix-Les Milles.

Ces mesures environnementales sont un engagement double d'EUROCOPTER pour :

- **Limitier au strict nécessaire l'activité sur le terrain d'Aix-Les Milles en partageant les vols avec d'autres plates-formes de la région.**
- **Adapter les procédures d'exploitation de façon à réduire au mieux les nuisances environnementales.**

Ces mesures environnementales seront introduites dans le code de bonne conduite de l'aérodrome.

2. CRENEAUX HORAIRES ET LIMITATION D'ACTIVITE

Quel que soit le type de vol, les vols durant la nuit aéronautique, de week-end et jours fériés sont interdits.

2.1 Les vols de contrôle:

➤ Limitation :

Ce type de vol constitue la majeure partie des vols d'EUROCOPTER. Les équipages s'attacheront à n'utiliser le terrain d'Aix-Les Milles que de façon occasionnelle.

➤ Horaires :

Dans la mesure du possible cette activité devra être déportée vers d'autres zones. Dans le cas contraire, les horaires d'utilisation suivants seront respectés sauf cas exceptionnels -08hOO/ 18hOO (respect d'un temps d'arrêt d'au moins une heure et trente minutes entre 12h et 14h). Tout vol ne respectant pas les contraintes horaires ci-dessus doit pouvoir être expliqué.

NB : Avec des engagements aussi forts pourquoi nous avoir caché ce protocole, et ne pas l'avoir inclus dans la charte ?

**Bien au contraire le sujet hélicoptères y a été soigneusement évité !!
Ce n'est probablement pas innocent et ne peut que conforter notre position de
demande "D' ARRETE DE RESTRICTION", lequel, justement, écarte ce genre
d'aéronef TRES BRUYANT et TRES POLLUEUR.**

2.2 Les vols définis à l'annexe 1 :

➤ Limitation :

Ces vols ne s'effectueront sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles que lorsque les conditions de vent sur les autres aérodromes possibles ne seront pas compatibles avec l'activité.

Eurocopter n'est autorisé à avoir qu'un seul appareil à la fois sur l'aérodrome dans le cadre des vols définis dans l'Annexe 1.

➤ Horaires :

Pour les circuits de piste, les horaires suivants seront respectés :

Tous types : 8h00 à 17h00 (respect temps: arrêt au moins une heure et trente minutes entre 12h et 14h).

2.3. Les vols d'école, les vols de démonstration client :

➤ Limitation :

Le terrain d'Aix-Les Milles sera utilisé lorsque l'utilisation d'une plate-forme bétonnée est nécessaire (cas des atterrissages roulés sur appareils équipés de roues...).

Un seul appareil en entraînement opérera à la fois et un maximum de trois séances d'une heure sera prévu dans la journée (tous types de vols confondus).

➤ Horaires :

Les horaires suivants seront respectés : 8h00 à 18h00 (respect temps : arrêt au moins une heure et trente minutes entre 12h et 14h).

3. PROCEDURES D'UTILISATION DE L'AERODROME

Afin de minimiser les nuisances environnementales, les consignes suivantes seront prises en compte.

3.1. Utilisation de l'aérodrome

Cette utilisation doit être conforme à l'Annexe 1

3.2 Procédure moindre bruit au décollage

A chaque fois que cela sera compatible avec le profil du vol et avec la sécurité, la montée initiale se fera à la pente maximale et les virages seront limités à 45° d'inclinaison.

3.3 Survol

Les points d'entrée et de départ sont : AN (Sud-Ouest Eguilles), AVV (Roquefavour), AS (Calas-Cabriès), AE (Gardanne). Ces points se situent parfois à proximité de zones habitées. Les équipages s'attacheront à ne pas survoler les villages lors du report vers ces points dans le respect des cheminements prévus. Les équipages ne survoleront pas les agglomérations faisant l'objet d'une mesure d'évitement de survol publiée dans la carte VAC. **Pour les départs vers Marseille, les appareils ne survoleront pas la zone urbanisée de la Duranne et cela quelle que soit leur altitude.**

Les hélicoptères voleront à une altitude de 1500 ft au QNH pour rejoindre l'aérodrome, lorsque cette altitude est conforme aux cartes VAC publiées et/ou aux clairances reçues.

Commentaire [P13] : Une question s'impose : Comment faisait Eurocopter avant 2007 ? Alors que la piste était publique depuis 1969, sans jamais avoir été utilisée !

Commentaire [P14] : Ces engagements, en 2007, de bonnes intentions semblent avoir été vite oubliés par la suite : Lors de la deuxième réunion du "comité de suivi de la charte" (22.01.09) Le Collectif de ce quartier se plaignait de survols d'hélicoptères! Par ailleurs certains membres usagers se plaignaient aussi des restrictions lors des essais d'Eurocopter. Preuve qu'en l'absence d'annexion de ce protocole à la charte, il vaudrait mieux rester prudent ! (voir en bas de page les paragraphes cités in extenso).

Commentaire [P15] : Ce qui donne : QNH = par rapport niveau mer. 1500 pieds = 450 Metres par rapport à la mer, soit 350 M au dessus de nos têtes en moyenne. Ce qui est peu, et donc bruyant.

Survols des zones urbanisées lors de vols de liaison :

Les équipages éviteront au mieux le survol des zones urbanisées des communes proches de l'aérodrome en particulier de la commune de Ventabren.

3.4 Tours de piste

Les tours de piste sont réalisés à l'ouest de l'aérodrome conformément aux publications. Les tours de piste à l'est de la piste sont interdits.

La zone urbaine de La Duranne ne doit pas être survolée.

Les survols manifestes de communes doivent pouvoir être expliqués.

4. ZONES DE TRAVAIL

Pour tout type de vol, la partie sud-est de l'aérodrome n'est pas utilisée afin de réduire les nuisances sur le quartier de la Badesse.

Pour la même raison, lorsque le vol le permet, l'utilisation du taxiway ouest et du nord ouest de l'aérodrome est privilégiée.

5. TRAITEMENT DES RECLAMATIONS

EUROCOPTER fournira toutes les informations utiles pour traiter les réclamations de riverains et adressera les éléments de réponses demandés à l'exploitant de l'aérodrome

Commentaire [P16] : La meilleure façon de traiter les réclamations est de ne pas en avoir, en restant sur Marignane, comme cela se fait depuis plusieurs décennies. Ajoutons que si elles sont traitées comme celles que nous avons faites, suite aux vols dominicaux du CE d'Eurocopter, cet engagement ne restera qu'un vœux pieux !

6. INFORMATION DES EQUIPAGES

La société EUROCOPTER s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour sensibiliser ses pilotes aux problèmes environnementaux.

Elle s'attache à donner aux pilotes non familiers avec les espaces associés à la TMA de Marseille-Provence, toutes les informations environnementales nécessaires ainsi que les parties de l'AIP concernées.

En particulier, pour des pilotes venant de manière ponctuelle sur le site, elle veille à ce que ces informations leur soient parvenues avant le vol.

7. CADRE D'APPLICATION

Les écarts vis-à-vis de ces consignes environnementales doivent pouvoir être expliqués. Eurocopter participe aux réunions environnementales relatives à l'aérodrome d'Aix-Les Milles.

Dans ce cadre de ces réunions, la Société EUROCOPTER s'engage à présenter un bilan des vols générés par son activité sur l'aérodrome pour la période écoulée.

Les paragraphes du Compte rendu du "Comité de Suivi du 22.01.09 :

Les survols récents de La Duranne par des hélicoptères, dénoncés par le collectif de ce quartier, ont été identifiés par les services de l'aviation civile : **les traces radar montrent que plusieurs hélicoptères exploités par la société Eurocopter ont transité à tort par la zone de la Duranne**. Mme T. reconnaît que, compte tenu de la charge de travail de la société, les vols en cause ont été confiés à une filiale d'Eurocopter peu habituée à fréquenter l'aérodrome d'Aix-Les Milles. Par conséquent, la sensibilisation des pilotes de cette filiale aux consignes environnementales propres à l'aérodrome doit être renforcée et des mesures correctives seront rapidement mises en oeuvre.

M. P. réaffirme que lorsque la société Eurocopter effectue ses essais sur la plate-forme, les autres usagers sont pénalisés en raison de l'arrêt du trafic. Il demande donc un aménagement du protocole qui régit l'activité de la société Eurocopter sur l'aérodrome, **d'autant que ce document n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable**. Mme T. rappelle que ce protocole datant de mars 2007 a été exigé par la DGAC, essentiellement pour des raisons environnementales. C'est le positionnement du lieu où sont réalisés les essais qui semble poser le plus de problèmes. M. H. précise qu'un bilan de l'application de ce protocole sera effectué à court terme.