

Réunion du 13 juin 2014

Invités présents

AVINENS Isabelle	AUAV Présidente / ARCAM
GRAND Daniel	AUAV Secrétaire / EPSBA
JACLIN Philippe	Vert Bassin Président
HIRT Marc	Vert Bassin
STORELLI Jacques	ADPPM Président
JARILLON Pierre	EPSBA Président
ROZAIN Stéphane	Envol 2001 / AIRWEST
MULLER Arnaud	PBA Président
SARRAZIN Bernard	PBA Secrétaire
VIGNOLLES Jean Louis	AUAV Vice-Président / PBA
JULIE Gérard	Syndicat Primaire du Golf
ROZAIN Stéphane	Envol 2001 / Airwest
BOUDIGUE Michel	3 axes Services Loisirs
LAHOURCADE	AUAV Trésorier / ARCAM

Invités excusés

ALLETRU Didier	COBAS
PATEY Frédéric	COBAS
TREBIER Patrice	Vertical T'Air
DURIEUX Patrick	Jet-System Hélicoptère
RAFFY Patrice	ACBA Président

Ordre du jour

- Point des mvt LFCH 2014-01 à 2014-05
- retour sur l'application du point W tel que défini sur la carte VAC
- Suggestions
- Questions diverses

Point des mvt LFCH 2014-01 à 2014-05

Les représentants de la COBAS ne pouvant participer nous on remis le tableau en annexe (1)

Comparé à 2013 le nombre de mvt est en progression de 2546, il est à souligné que le début de 2013 fut très pénalisé par une mauvaise METEO. En dehors de février, tous les mois sont en croissance.

Retour sur l'application du point W tel que défini sur la carte VAC

Il est projeté la carte VAC édité en avril 2014

Globalement l'ADPPM constate une amélioration sur le respect de la nouvelle définition du point W : moitié nord de la dune du Pyla.

Remarques :

1. le triangle représentant le point sur la carte est toujours positionné à la pointe nord de la Dune, il faudrait le décaler d'un mm au sud
2. Interrogation sur l'orthographe PILAT (agglomération) et Dune du PYLA possible source de confusion pour les non initiés.
3. Prévoir de modifier le trait bleu d'interdiction de survol des zones d'habitation dense sur les cartes VAC + 1/500000 : pourquoi ne pas étendre ce trait déjà existant au Teich, Arcachon, La Teste au Pyla et à la Presqu'île du Cap Ferret ? Les études démographiques adossant le projet de SCOT permettraient de motiver la démarche (Demande ADPPM).
4. Altération de cap en 07. Il est proposé qu'elle soit représentée sur la carte comme pour l'aérodrome de Biscarrosse, à savoir un tracé en bleu.

Suggestions ADPPM

- *Cheminement vers ou à partir de W à formaliser sur une carte de manière à éviter les survols intempestifs d'Arguin (RNN).*

- *Altération de cap conseillée côté golf de Gujan = progrès évident ; la pédagogie doit faire son oeuvre ; avec le temps....(idem pour W).*

- *Un rappel schématique et visuel des règles particulières de LFCH dans le local de la pompe à essence serait très utile ; beaucoup de vols extérieurs "stoppent" à LFCH uniquement pour faire le plein.*

Action COBAS

- *Une publication mensuelle du "chevelu" sur les sites dédiés avec copie à la maillist AUAV et CCE permettrait à chacun de communiquer, prendre conscience, identifier, prévenir ; idem pour les air miss ou autres dysfonctionnements ou infractions (savoir et faire savoir ; voir et être vu...).*

Présentation des chevelus à notre disposition annexe2

- *L'ajournement du projet de construction d'un hangar destiné à accueillir une activité hélico : excellente décision car, pour l'heure, chacun ignore le contenu du projet.*

- *L'atterrissage d'hélicos sur des parcelles privées ou des terrains de sport (Cap Ferret) appelle les plus grandes réserves ; des arrêtés municipaux devraient pouvoir maîtriser la situation.*

La mairie de CAP-FERRET devrait refuser les autorisations...

- *L'activité d'engins volants divers et variés au nord de la dune (décollages et atterrissages d'ULM compris) constitue soit une gêne pour les riverains soit un risque majeur pour les biens, les personnes et l'activité aérienne classique ; Le Syndicat Mixte de la Dune a déjà été sensibilisé à cette composante ; des mesures préventives s'imposent.*

Ne dépend pas de l'aérodrome mais du pouvoir local de police.

- *Le survol intempestif à basse hauteur persiste au Pyla (des correspondances en attestent) ; ce ne sont pas que des professionnels (photos, banderoles) ; dès cet été les adhérents de l'ADPPM seront invités à communiquer avec la Vigie et les autorités compétentes de la manière la plus*

réactive de manière à optimiser la pédagogie et le suivi des dysfonctionnements ; ces derniers (dont certains totalement irresponsables) ont parfois été observés le soir après la fermeture de la vigie.

- L'activité largage se révèle moins nuisante qu'à une certaine époque, grâce à nos échanges et à la bonne volonté des opérateurs ; néanmoins, il est essentiel que le largueur change d'axe de montée à chaque rotation ; cela répartit la charge imposée aux riverains ; surtout, n'imaginons pas qu'une montée sur le Bassin sur l'axe W ne gêne pas ; selon le vent, il se peut que ce soit bien pire que tout autre axe choisi !

Présentation de traces GPS de l'avion largueur (annexe 3). Les prises d'altitude s'effectuent majoritairement au sud et à l'Ouest.

En fonction de l'altitude du largage, il est proposé de faire les montées suivant des trajectoires décrivant de grands hippodromes passant à l'ouest de Cazaux, retour travers le lac avec un passage au nord de Sanguinet puis par l'est de LFCH, quoiqu'il en soit il faut bien revenir afin de larguer en condition optimale pour un atterrissage des parachutistes sur l'aérodrome de préférence dans l'environnement de la cible en gravier.

Questions diverses

CALIPSO proposition Vert Bassin soutenue par l'ADPPM

CALIPSO est une démarche DGAC. L'enregistrement des avions par leur identification, ne sont concernés pour le moment que les avions équipés d'hélice à pas fixe.

Sont évoqués : La classification, outil de dialogue avec les riverains, les risques de limitation voire de taxation.

Pour plus d'informations :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/CALIPSO-une-classification-sonore,33344.html>

Pierre Jarillon aborde le concept autour du moteur diesel SMA 6 cylindres.

L'association d'industriels français, de la CCI de Libourne de l'Aéro-Campus afin de développer un atelier français proposant un kit de re-motorisation d'avion de 300 à 400 cv. L'objectif étant d'avoir des avions plus silencieux économes moins polluants.

festival Reggaie

Projet de festival Reggaie du 5 juillet et du 23 août avec occupation de la partie au Sud de LFCH à l'emplacement de l'aéromodélisme. Cette surface n'est pas dans le périmètre de l'aérodrome, elle est propriété de la COBAS

Des divers échanges il est retenu de faire un courrier à la Présidente de la COBAS mettant en avant les risques encourus notamment sur l'incursion dans l'aérodrome et les locaux du Vol à Voile.

Fin de réunion 19h

Prochaine réunion en septembre 2014

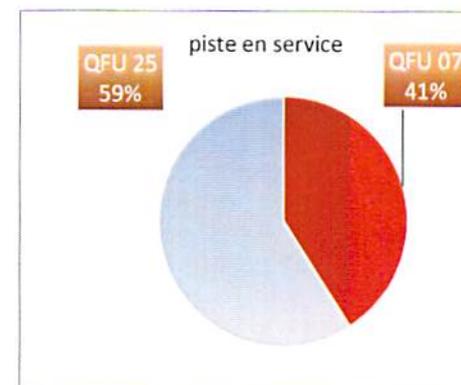
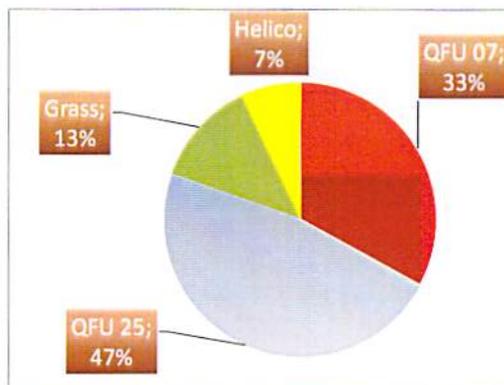
	2013	2014	Différence	%
Janvier	1303	1611	308	24
Février	1890	1614	-276	-15
Mars	2221	3330	1109	50
Avril	2628	3320	692	26
Mai	2910	3623	713	25
Juin	3562	0		
Juillet	5698	0		
Aout	6120	0		
Septembre	3465	0		
Octobre	3036	0		
Novembre	1982	0		
Décembre	2536	0		
Total	37351	13498	2546	22

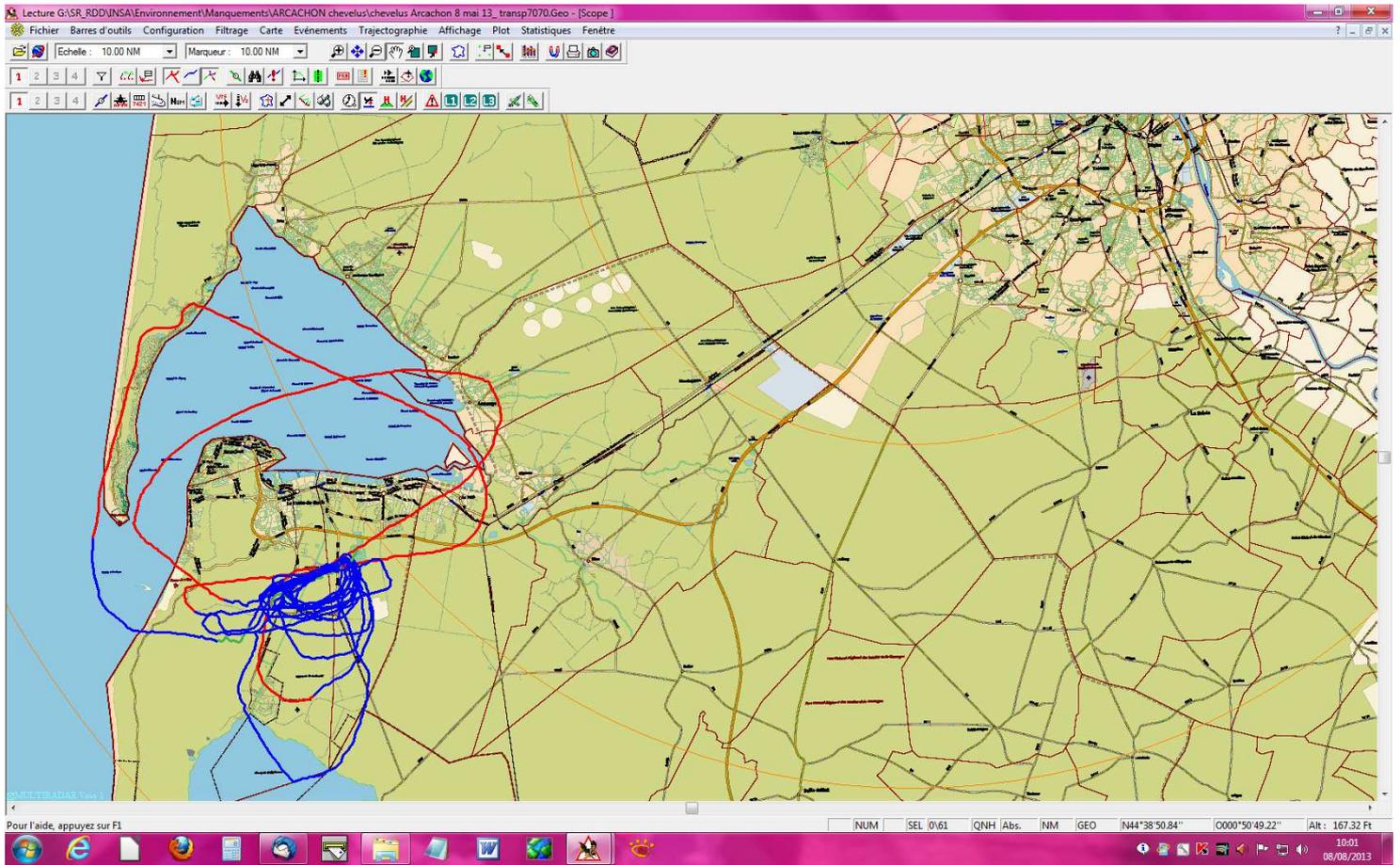
Transits	434	
QFU 07	3 684	0,35
QFU 25	6 720	0,65
Grass	1 781	
Helico	879	

QFU 07	4 626
QFU 25	8 438
	13 064

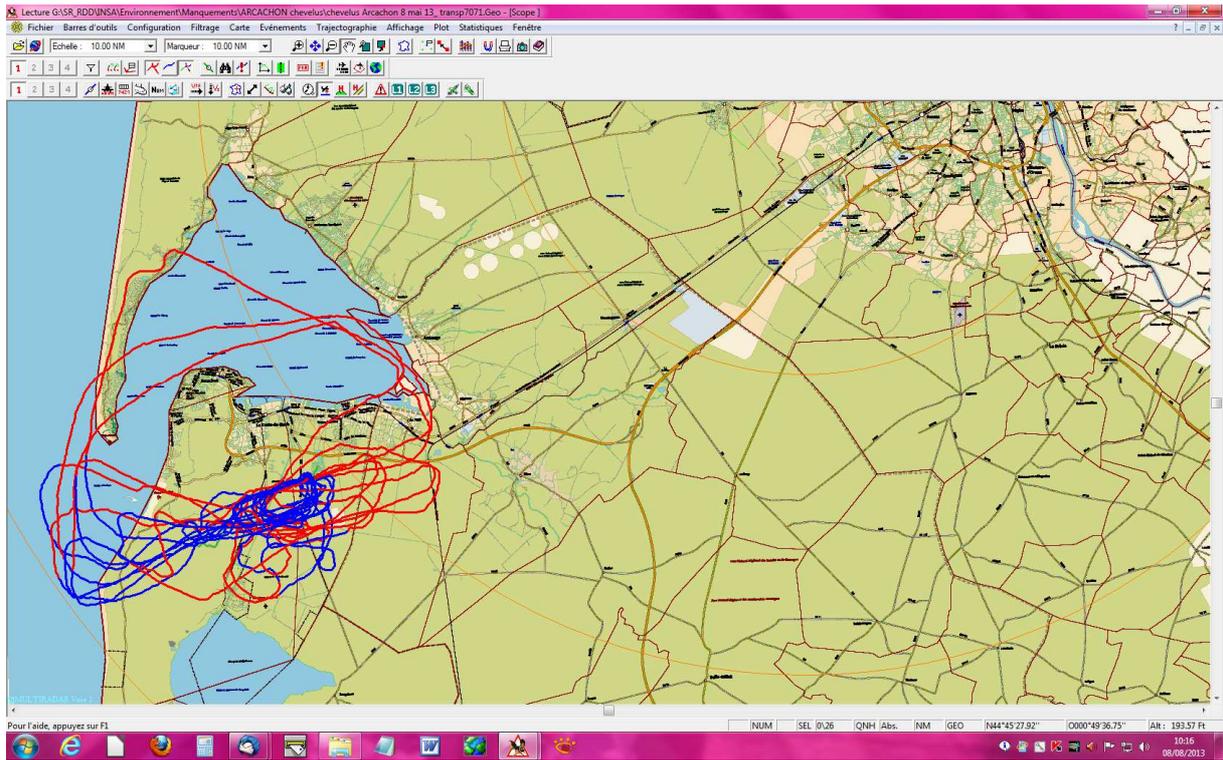
Mvts seuls	Mvts et Transits	TOTAL CUMUL 2014	
13064	13 498	13498	0

LES 2 CHIFFRES DOIVENT ETRE EQUIVALENTS





Transpondeur 7070 du 8 mai 2013



Traj Arcachon du 8 mai 2013 – Transp 7071

F - BMCQ

TRACES GPS-2013/07/19

