

PROTOCOLE D'UTILISATION De L'AERODROME D'ITXASSOU

-ACTIVITE DE PARACHUTAGES-

1er RPIMA

1. Préambule

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce protocole est l'adhésion volontaire et partagée des signataires au respect de l'environnement et notamment à la réduction des nuisances sonores.

Les pilotes des avions largueurs devront être attentifs à la gêne que peut causer l'activité de largage des parachutistes ou de matériels sur la zone permanente de largage (DZ 366), dans les communes riveraines de l'aérodrome.

Ces présentes dispositions s'appliquent aux pilotes des avions largueurs.

Le Directeur de séance du 1^{er} RPIMa sera chargé d'informer les pilotes, qu'ils soient prestataires civils ou militaires.

Le 1^{er} RPIMa est signataire de ce document pour les organismes qui travaillent à son profit.

Si la sécurité qui reste un objectif prioritaire de la circulation aérienne était en cause (problème technique ou météorologique), le pilote pourrait déroger aux règles de ce protocole.

2. Parties concernées :

DSAC/SO
1^{er} RPIMa
Créateur (Mairie d'Itxassou)

3. Description de la flotte

Aéronefs Civils: Twin Otter, Caravan
Aéronefs militaires : Pilatus

Cette liste n'est pas exhaustive et peut évoluer en fonction des contrats passés par le 1^{er} RPIMa avec des prestataires civils, et de l'arrivée de nouveaux matériels dans les différentes armées partenaires.

4. Description des itinéraires et circuits de vol

Procédures « Chute Xtreme » et « Inter DZ ». (Voir Annexes)

5 Conditions d'utilisation :

Les signataires, désireux de trouver d'un commun accord des mesures efficaces en vue d'une cohabitation sereine des différentes parties ont convenu ce qui suit :

- En accord avec le créateur, propriétaire de l'aérodrome et en charge de superviser sa gestion, le 1^{er} RPIMa est autorisé à pratiquer ses activités de parachutage directement à partir du terrain d'ITXASSOU, avec ses aéronefs militaires ou externalisés, recensés et autorisés par la DGAC, 18 jours par an. En cas de besoin opérationnel exceptionnel, ce nombre de jours pourra atteindre 24 sans jamais les dépasser après autorisation du créateur.
- La gestion des séances annuelles est laissée à l'initiative du 1^{er} RPIMa, pour pallier les conditions aléatoires liées à la météorologie et la disponibilité des aéronefs.
- Le déroulement des séances suivra les règles suivantes :
 - 1 séance équivaut à une journée entière d'activité aérienne directement à partir de l'aérodrome
 - 0,5 séance équivaut à une demi-journée
 - le 1^{er} RPIMa s'engage à effectuer 2 séances par semaine, en débutant au plus tôt à 09h30 ; exceptionnellement, cause Météo, une troisième séance en semaine pourra avoir lieu
 - les activités aériennes à partir de l'aéroport de BIARRITZ ne sont pas comptabilisées
 - le 1^{er} RPIMa s'engage à ne pas faire d'activité de parachutage le mercredi après-midi, ainsi que le week-end.
- De plus, 1^{er} RPIMa fera en sorte qu'aucune activité ne soit planifiée à compter de la 3^{ème} semaine de juillet ainsi que le mois d'août.
- La cellule TAP du 1^{er} RPIMa avertira au minimum la semaine précédant les activités, la mairie via son représentant pour action et la DSAC/SO en copie.

6 Sensibilisation des pilotes :

Les pilotes seront sensibilisés à la situation de l'aérodrome et à l'environnement.

Ils s'engagent à respecter les consignes particulières éditées dans la carte VAC et les consignes figurant dans ce protocole.

Ils ont conscience que tout manquement sera analysé en comité de suivi de la charte

7 Délocalisation de l'activité:

L'activité quand c'est possible et sous certaines conditions peut être délocalisée.

8 Statistiques

Le 1^{er} RPIMa fournira à la DSAC/SO les statistiques suivantes :

- Nombre total des mouvements par types d'avions

La DSAC/SO fera une synthèse de ces statistiques qui seront présentés en comité de suivi.

9 Evaluation de l'efficacité de la charte et suivi :

Le protocole entrera en vigueur entre les parties dès sa signature par toutes les parties signataires.
Les parties s'engagent à faire régulièrement le point de la mise en œuvre des différentes mesures de ce protocole et à en évaluer son efficacité.

Une première réunion d'évaluation aura lieu en comité de suivi.

Elles s'engagent par ailleurs à privilégier la voie du dialogue pour résoudre tout différent qui pourrait les opposer.

Lorsque des amendements du protocole s'imposent, ceux-ci, validés en comité de suivi, y seront intégrés d'un commun accord.

10 Annexes :

1-Procédures « Chute Extreme » et « Inter DZ »

2-Carte VAC de l'aérodrome en vigueur.

11 Signatures

Monsieur le Maire
De la Commune d'Ixassou



Monsieur le Directeur
de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Ouest

P. D.

Philippe PIERRE
Direction de la sécurité de
l'Aviation civile Sud-Ouest

Monsieur le Colonel
Commandant le 1^{er} RPIMa de Bayonne

PO ADC LEHRY

Annexe 1

Procédures ChutExtreme

UTILISATION DE L'AERODROME D'ITXASSOU EN LARGAGE PARACHUTISTE PAR LE CESSNA CARAVAN F-GJFI

Zones caractéristiques lors de l'utilisation de l'aérodrome en largage parachutiste



 Point d'embarquement des parachutistes

 Zone de posée des parachutistes

 Aire de pliage des parachutes et emplacement de la direction technique

Protocole radio de largage

Le largage sur Itxassou avec le 1^{ER} Rpima se fait en coordination avec

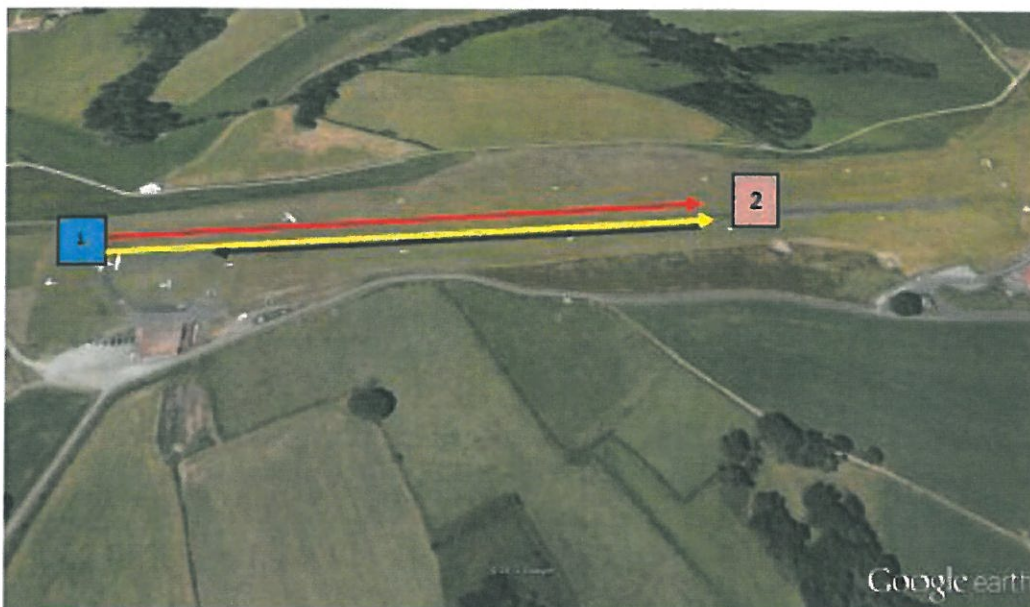
-un marqueur sol chargé de surveiller et de compter les voiles en descente sur la fréquence auto info 123,5 Mhz

-La fréquence info de Biarritz sur 119,175Mhz chargé de me donner l'autorisation de largage.

-Les largages s'effectuent en majeure partie au FL120 et au FL 90 pour les sauts avec gaine.

Le décollage et la montée initiale se fait sur 123,5 Mhz, passant 2500 ft je passe avec Biarritz sur 119,175Mhz. L'avion étant équipé de 2 radios je garde la veille permanente sur les 2 fréquences. Je préviens Biarritz à 3 minutes largage qui me donne l'autorisation, puis je passe avec Itxassou sur 123,5 Mhz à 2min, pour confirmer que le largage peut être fait en sécurité. Une fois le largage terminé je passe avec Biarritz pour la descente, jusqu'à 2000ft environ, puis je repasse en auto info avec Itxassou.

Description des mouvements au sol de l'avion en largage parachutiste avec piste 08 en service



1 Zone de toucher des roue, et d'alignement décollage

→ Atterrissage, roulage et freinage uniquement sur l'herbe, après accord du marqueur sur fréquence 123.5 Mhz

2 Demie- tour et embarquement des paras.

← Remontée de la piste 08 pour alignement

→ Décollage en utilisant la bande d'accélération en bitume vers le centre de la piste en herbe après accord du marqueur sur 123.5 Mhz.

Nota : les mêmes mouvements s'appliquent pour les opérations en piste 26

Secteur de montée sur ITXASSOU



Legende



Terrain d'Itxassou



Trajectoire de montée initiale

Montée 08

La montée en piste 08 est la montée préférentiel est majoritaire compte tenu du vent et de la pente de la piste. La montée s'effectue sur 123,5 mhz au départ jusque à passer 2000ft en montée. Au décollage 08 je m'applique au maximum à éviter le survol de la partie Nord d'Itxassou et de la partie Sud de Cambo en virant légèrement vers la gauche dès le passage des obstacles (arbres en bout de piste).

Passant Cambo j'approche les 2000ft et passe avec Biarritz info pour la coordination largage et l'info trafic. Sauf clairance spécifique du contrôle je vire par la gauche ou par la droite pour continuer ma montée bien après Cambo. J'alterne à chaque rotation (une fois Nord, une fois Sud) pour que les secteurs survolés ne soient pas toujours les mêmes.

Montée 26

La montée est plus simple d'un point de vue trajectoire car il n'y a pas de village important dans la trouée d'envol. Montée dans l'axe avec virage léger vers le Sud puis retour vers la verticale par le Sud ou le Nord en alternant à chaque rotation.

Secteur de descente



legende :



Secteur de descente avec atterrissage 08



Secteur de descente avec atterrissage 26

Descente

La descente s'effectue de préférence dans le secteur Sud des installations (sauf clairance du contrôle) avec un virage vers le Sud après largage. Il y a moins de villages importants dans ce secteur là.

Atterrissage

L'approche et l'atterrissage se font moteur réduit et l'hélice et mise en plein petit pas en final seulement pour limiter les nuisances. L'utilisation de l'inversion de poussée pour freiner, n'est pas systématique. Nous essayons au maximum de limiter les nuisances sonores, surtout au décollage et à l'atterrissage, je suis ouvert à toute discussions quand à l'utilisation de l'aérodrome ou l'utilisation éventuel de nouvelles trajectoires.

Sebastien Baumgartner

Annexe 1 Procédures Inter DZ



CONSIGNES D'UTILISATION TWIN OTTER INTER DZ SUR LFIX EN ACTIVITÉ DZ 366

PROCÉDURE DE MONTÉE PRÉCONISÉE
(Sauf ordre contraire du contrôle de Biarritz et/ou décision du Commandant de Bord)

Rappel de la procédure Twin Otter :

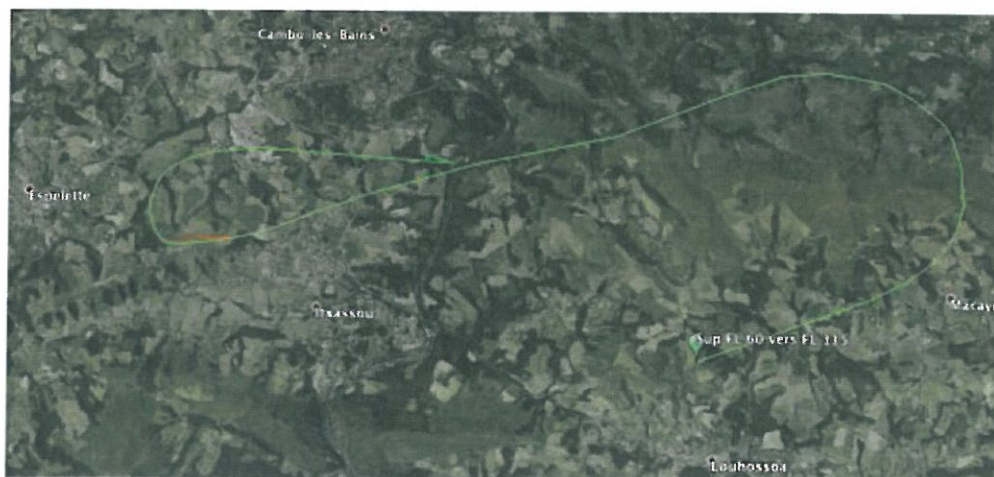
*Après la procédure de décollage STOL,
poursuivre la montée à la V2 α 10° jusqu'à la HSD.
Cette vitesse assure une inclinaison de 10° Max.*

Décollage face à l'Ouest :

- Une fois la V2 α 10° atteinte, débiter le virage vers une Vw Arrière main droite et rejoindre la procédure de montée éditée.
- La HSD sera standard.

Décollage face à l'Est :

- Une fois la V2 α 10° atteinte, fermer le cap vers le 065° et rejoindre la procédure de montée éditée.
- La HSD sera portée à 1000' pour limiter les nuisances.

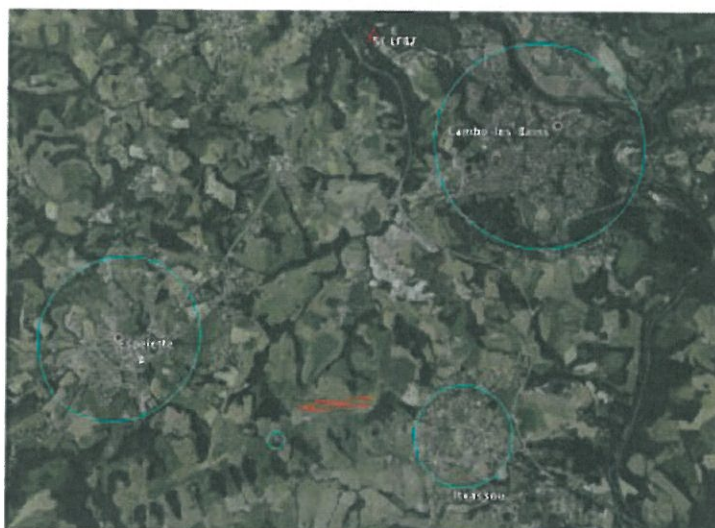




CONSIGNES D'UTILISATION TWIN OTTER INTER DZ SUR LFIX EN ACTIVITÉ DZ 366

PROCÉDURE DE DESCENTE

Sauf sur ordre du contrôle, ou raisons impliquant la Sécurité des Vols, tout survol des zones référencées en bleue est prohibé en dessous des hauteurs réglementaires.



— . — . — . — . —

PROCÉDURE D'ATERRISSAGE

Elle sera conforme à la carte VAC.

— . — . — . — . —

Une attention particulière est demandée au pilote pour que lors des phases d'atterrissage et de décollage, les trajectoires sécurisées évitent tout survol des communes d'Ixoassou et d'Espelette.

Annexe 1 Carte VAC

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

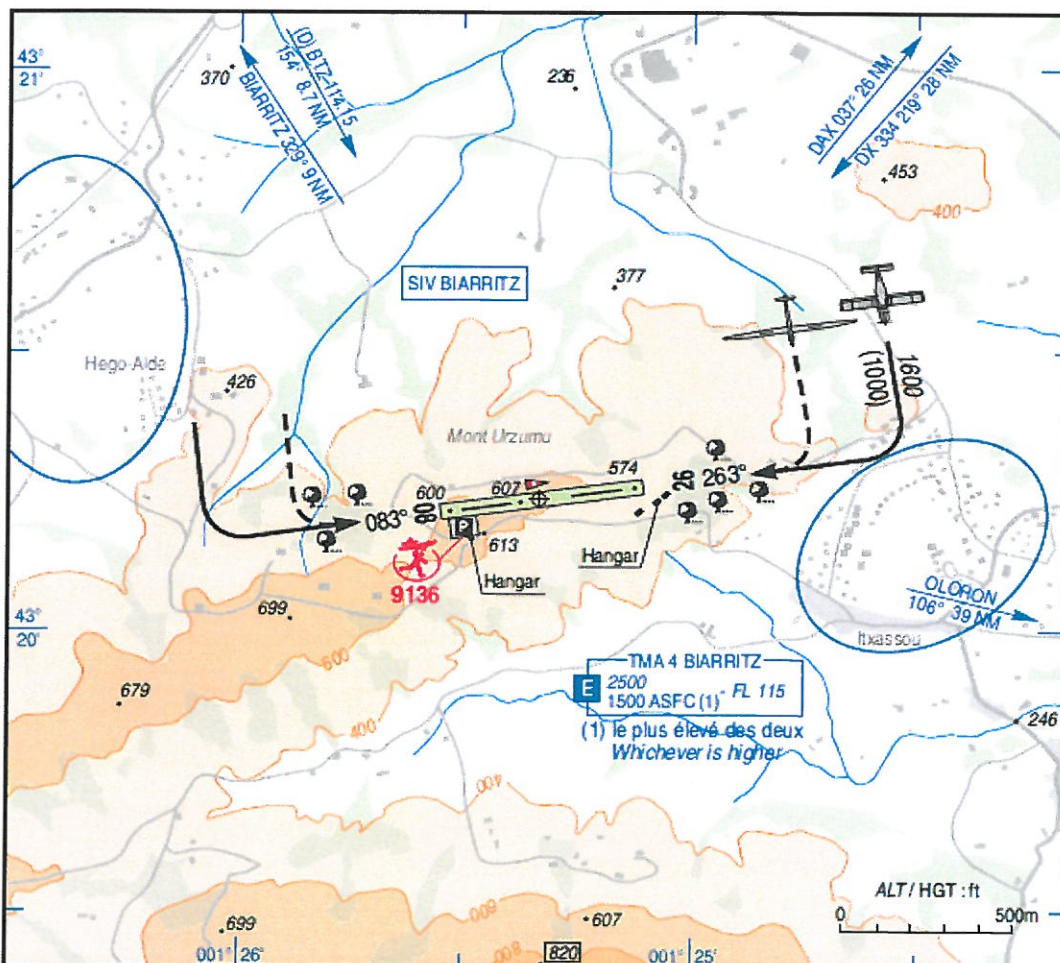
Usage restraint
Restricted use

ITXASSOU
AD 2 LFIX ATT 01

04 FEB 16

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|------------------------------|----------------|
|  |  |  |  |  | ALT AD : 607 (22 hPa) | LFIX |
| | | | | | LAT : 43 20 15 N | Non WGS-84 |
| | | | | | LONG : 001 25 20 W | VAR : 1°W (15) |

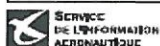
APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5



| RWY | OFU | Dimensions Dimension | Nature Surface | Résistance Strength | TODA | ASDA | LDA |
|-----|-----|-------------------------|-----------------------|------------------------|------|------|-----|
| 08 | 083 | 600 x 50 | Non revêtu Unpaved | - | 600 | 600 | 600 |
| 26 | 263 | | | | 600 | 600 | 600 |

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL



AMDT 03/16 CHG : VAR, orientations, interdictions de survol.

© SIA

ITXASSOU

Consignes particulières / Special instructions

Conditions d'utilisation de l'AD

AD réservé au vol à voile et aux ACFT de servitude.

← AD interdit aux hélicoptères.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Dangers à la navigation aérienne

Importante dénivellation aux deux OFU.

L'attention des pilotes est spécialement attirée sur les conditions aérologiques très particulières, notamment en cas de vent du sud.

Procédures et consignes particulières

Aménagement de deux bandes revêtues (150 x 5 m) incluses dans la piste en herbe.

Roulage interdit hors piste et parking.

Utilisation des 2 bandes revêtues réservée aux ACFT de servitude.

Activités diverses

Voltige planeur (N° 6690) axe RWY, longueur 1000 m, centrée sur ARP ; SR-SS ; 4500 ft/2000 ft AMSL, info assurée sur FREQ A/A.

Parachutage (N° 366), centré sur 432015N, 0012525W ; ETE : SR-2100 ; HIV : SR-2200. FL 115, PPR BIARRITZ APP.

AEM N° 9136 : 330 ft AAL.

AD operating conditions

AD reserved for gliders and service ACFT.

AD prohibited for HEL.

AD reserved for radio equipped ACFT.

Air navigation hazards

Caution advised due to drop at both RWY ends.

Pilot's attention is especially drawn towards specific aerological conditions, with southerly wind.

Procedures and special instructions

Presence of two paved runways (150 x 5 m) within grass strip.

Taxiing prohibited except on RWY and PRKG.

Use of two paved RWY reserved for service ACFT.

Special activities

Aerobatics : gliders (NR 6690) centered on ARP and 1000 m length on RWY axis ; SR-SS ; 4500 ft/2000 ft AMSL, information on A/A FREQ.

PJE activity (NR 366) centered on 432015N, 0012525W, SUM: SR-2100 ; WIN: SR-2200. FL 115, PPR BIARRITZ APP.

AEM activity NR 9136 / 330 ft AAL.

Informations diverses / Miscellaneous

← ETE : - 1 HR / SUM : - 1 HR

- 1 - **Situation / Location** : 1,5 km NW Itxassou (64 - Pyrénées Atlantiques).
- 2 - **ATS** : NIL.
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : NIL.
- 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : ACB.
- ← 5 - **AVA** : DSAC / Sud-Ouest (voir / see GEN).
- 6 - **BRIA** : BORDEAUX (voir / see GEN).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Acheminement PLN VFR / Addressing VFR FPL : voir / see GEN12.
- 8 - **MET** : VFR : voir / see GEN VAC ; IFR : voir / see AIP GEN 3.5 ; Station : NIL.
- 9 - **Douanes / Customs** : NIL.
- 10 - **AVT** : Carburant / Fuel : 100LL - Lubrifiant / Lubricant : 100. Réservé aux avions de servitude du centre de vol à voile / Reserved for service ACFT from gliding center.
- 11 - **SSLIA** : Niveau 1 / Level 1.
- 12 - **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : NIL.
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : NIL.
- 14 - **Réparations / Repairs** : NIL.
- 15 - **ACB** : Centre de vol à voile Sous Lieutenant Robert Iribarne TEL : 05 59 29 75 12.