



CHARTRE POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE

AÉROPORT DIJON BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

Version adoptée par la commission consultative de l'environnement du 02 mai 2023



SOMMAIRE

1. Préambule.....	3
1.1. Historique de l'aéroport.....	3
1.2. Le rôle de l'exploitant d'aéroport.....	4
1.3. Rappel de la réglementation applicable.....	5
2. La concertation : le comité de suivi.....	5
2.1. Objectif.....	5
2.2. La composition du comité de suivi.....	5
2.3. Le fonctionnement du comité de suivi.....	5
3. Nos engagements.....	6
3.1. Encadrer l'exploitation et les activités de l'aéroport.....	6
3.1.1. Principes applicables à toute activité.....	6
3.1.2. Tours de piste, entraînement et formation.....	6
3.1.3. Limitation d'activités.....	6
3.1.4. Limitation d'activité concernant l'activité voltige.....	7
3.1.5. Limitation d'activité concernant l'activité parachutisme.....	7
3.1.6. Limitation d'activité concernant l'activité entraînement de nuit.....	8
3.1.7. Survols.....	9
3.2. Sensibilisation, information, contrôle.....	9
3.2.1. Information des pilotes et usagers aéronautiques.....	9
3.2.2. Information des riverains.....	9
3.2.3. Sensibilisation des acteurs et des usagers.....	11
3.2.4. Transparence et contrôle.....	11
3.3. Mettre à disposition des riverains un espace d'échanges.....	12
4. Tableau de bord environnemental.....	12
5. Durée de la charte pour un développement durable.....	13
6. Signatures.....	14
7. Annexes.....	17
7.1. Modèle de formulaire de réclamation.....	17
7.2. Publication aéronautique des zones de survol à éviter.....	20
7.3. Consignes de vol BFCP.....	21
7.4. Consignes de vol Apache Aviation.....	23



1. Préambule

La présente charte a pour objet de mettre en évidence l'engagement existant du Groupe EDEIS en matière de développement durable et plus particulièrement d'Edeis Aéroport de Dijon, exploitant de l'aéroport de Dijon Bourgogne Franche-Comté.

Il s'agit également de définir les contours d'un dialogue constructif et participatif concernant les potentielles nuisances environnementales que les diverses activités aéronautiques et non-aéronautiques du site pourraient générer. Ainsi, en créant un cadre d'information et d'échange clair, partagé et dynamique entre toutes les parties prenantes (riverains, usagers de la plateforme, collectivités locales, exploitant...), nous assurerons la préservation de l'activité de l'aéroport tout en prenant en compte les attentes de chacun.

La mise en application des mesures décrites dans cette charte établira et fera vivre une relation de partenariat et de respect mutuel entre tous, afin de préserver la qualité de vie des riverains de l'aéroport tout en intégrant la nécessité d'une activité indispensable à la vie économique et le droit des usagers à pratiquer leurs activités dans le respect de la réglementation en vigueur.

1.1. Historique de l'aéroport

28 mars 1914 : construction et inauguration de l'aérodrome sur les communes d'Ouges et Longvic, à vocation militaire ; l'activité militaire se développe rapidement après l'inauguration

1920 : l'aéroport devient « aérodrome mixte » avec la création d'une zone dédiée à l'aviation civile

Deuxième guerre mondiale : les Allemands prennent possession de l'aérodrome. Une piste bétonnée est construite afin d'accueillir une activité aérienne importante

1944/1945 : les Alliés reprennent possession des installations

Après-guerre : remis en état, l'aérodrome retrouve une place de premier plan au sein du dispositif militaire aérien français. L'aéroport devient la première base aérienne à être dotée d'avions à réaction : Vampire (constructeur De Havilland), puis avions Marcel Dassault Ouragan, Mystère IV, Mirage III.

Années 1950 : Suite à l'adhésion de la France à l'OTAN et pour répondre aux normes de cette organisation, une deuxième piste de 2400m de long et de 45 m de large est créée, la piste d'origine de l'aérodrome étant limitée en longueur (présence du canal au sud, de la rivière Ouche au nord).

Années 1960 : Avec le succès du Mirage III sur le plan international, de nombreux pilotes et mécaniciens étrangers viennent se former à Dijon. La base reçoit la dénomination d'Académie de Chasse conférée à l'escadron 2/2 Côte d'Or pour la formation sur avions de chasse à ailes delta.

1973 : inauguration de l'aérogare

Années 1970 : des liaisons domestiques (Paris, Nancy, Limoges, Bordeaux) sont assurées mais abandonnées. C'est à cette période que la base aérienne de Dijon sert aussi de décor à une des plus célèbres séries télévisées françaises : les Chevaliers du ciel.



2010 : le projet « Renaissance » vise à développer les lignes régulières au départ de l'aéroport, grâce à la compagnie Eastern Airways.

Un programme d'investissements est mené visant à réhabiliter l'aérogare et à développer une partie des infrastructures aéronautiques.

2014 : Départ des derniers Alphajet de l'Armée de l'Air, la base aérienne étant touchée par les mesures de restructuration de la Défense

2014 : Arrêt des lignes opérées par Eastern Airways

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte-d'Or se désengage de la gestion.

Le Syndicat Mixte de l'Aérodrome de Dijon-Longvic (SMADL) est créé.

Arrêté de transfert de gestion au SMADL

2016 : Fermeture officielle de la base aérienne 102

2016 : SNC-Lavalin (devenue depuis Edeis) est désigné attributaire du contrat de gestion et d'exploitation de l'aéroport. DSP d'une durée de 12 ans (échéance au 31/12/2027).

Depuis 2016 : l'aéroport développe sa stratégie au profit de l'aviation d'affaires, aux missions de service public et à l'activité domaniale aéronautique et extra-aéronautique. Une école de gendarmerie s'installe sur l'aéroport, ainsi qu'une base hélicoptère de secours (SAMU).

2022-2023 : Elaboration d'une charte pour un développement durable.

1.2. Le rôle de l'exploitant d'aéroport

L'exploitant assure la sécurité du terrain par la mise en place de procédures, par la surveillance permanente des aéronefs sur l'aire de mouvement et des installations, par l'animation de la plateforme et la promotion de la sécurité. L'exploitant n'exerce en revanche pas de fonctions de police, et n'a donc pas les moyens de mener à bien des actions coercitives. Il revient à la responsabilité de chacun de connaître le droit, de l'appliquer et de reporter aux autorités compétentes tout écart observé.

L'exploitant de l'aérodrome, en tant que prestataires de services de navigation aérienne, fournit un service d'information de vol d'aérodrome et d'alerte (AFIS : Aerodrome Flight Information Service) aux usagers de la plateforme. A ce titre, l'exploitant ne dispose pas du pouvoir de donner des consignes de vols aux équipages et pilotes mais uniquement la responsabilité de leur fournir des informations pertinentes pour le bon déroulé des vols.

L'exploitant de l'aérodrome, fournisseur des données aéronautiques de la plateforme, s'assure de l'exactitude et de la diffusion des informations nécessaires au maintien de la sécurité des vols. Il est également responsable de la diffusion au travers de l'information aéronautique à l'ensemble des utilisateurs de l'aérodrome, des mesures prises dans cette charte afin de réduire les nuisances vis-à-vis des riverains.



L'exploitant de l'aérodrome est garant de la bonne application de la charte pour un développement durable et rappelle aux usagers de l'aéroport les termes de celle-ci et s'assure de son respect.

1.3. Rappel de la réglementation applicable

Les usagers s'engagent à respecter les hauteurs de survol réglementaires, ainsi que les règles de l'air. Les équipages doivent également respecter les consignes particulières publiées à l'information aéronautique (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>).

Sur les hauteurs de survol :

- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- Arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères

En sus de la réglementation applicable, le cas échéant, les usagers respectent les consignes particulières définies dans les protocoles particuliers signés avec l'exploitant de l'aéroport et notamment la charte pour un développement durable.

Les maires et organismes instructeurs des permis de construire appliquent, pour les projets aux abords de l'aéroport de Dijon, les règles d'urbanisme liées :

- au PEB (plan d'exposition au bruit) ;
- au PSA (plan de servitudes aéronautiques).

2. La concertation : le comité de suivi

2.1. Objectif

Afin de travailler en toute transparence avec les différentes parties prenantes, la présente charte fera l'objet d'un suivi par les organes de concertation de l'aéroport, tels que la Commission Consultative de l'Environnement et par un comité de suivi.

Le comité de suivi a pour objet de suivre les engagements pris par les parties prenantes dans le cadre de la charte.

2.2. La composition du comité de suivi

Le comité de suivi est composé des membres constituant la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Dijon-Bourgogne.



2.3. Le fonctionnement du comité de suivi

Le comité de suivi de la charte se rassemble à minima une fois par an. Celui-ci pourra se rassembler dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement. A cette occasion seront analysés :

- L'évolution des activités de l'aérodrome (volumes et nature) ;
- Application de la présente charte : avancées des différents engagements, appréciation des effets obtenus, bilan des diverses dispositions ;
- Eventuels modifications ou compléments à apporter à la charte, au regard notamment de l'évolution des nuisances constatées et de la réglementation.

Cette analyse se basera sur des éléments objectifs, qui devront guider l'ensemble des relations entre les usagers, l'exploitant, les riverains et les représentants des collectivités.

En cas de besoin, des groupes de travail pourront être constitués afin d'étudier un point particulier, en cas de modification de la charte, etc.

3. Nos engagements

4.1. Encadrer l'exploitation et les activités de l'aéroport

4.1.1. Principes applicables à toute activité

La charte de développement durable s'applique à tous les usagers dans le cadre classique d'utilisation de l'aéroport, ce dernier étant ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), et dans le cadre des activités particulières.

L'aéroport est ouvert selon les horaires suivants :

- Pour tout trafic extérieur ou non-autorisé au préalable par l'exploitant, activité possible uniquement pendant les horaires d'ouverture du service ATS/AFIS ;
- Le service ATS/AFIS est ouvert (sauf exception) 7 jours sur 7, 365 jours par an, selon les horaires suivants : 09h00 (loc) - 18h00 (loc) ;
- Ouverture possible en dehors de ces horaires, sur demande préalable avant 17h00 ;
- Pour les usagers basés et autorisés, l'aéroport est ouvert H24 ;
- Contact radio obligatoire.

4.1.2. Tours de piste, entraînement et formation

Piste 17/35 (piste principale) : tours de piste autorisés dans l'Est du terrain

Piste 01/19 (piste secondaire) :

- tours de piste autorisés dans l'Ouest du terrain,
- utilisable de jour uniquement aux aéronefs basés ou autorisés par l'exploitant.



4.1.3. Limitation d'activités

- Aéroport interdit aux aéronefs non munis de radio ;
- Activité planeurs interdite sauf accord de l'exploitant ;
- Ballons interdits sauf accord de l'exploitant ;
- Activité parachutage uniquement sur autorisation de l'exploitant (protocole) ;
- Hélicoptères : les consignes générales de vol des hélicoptères sont identiques aux aéronefs.

A noter que l'aire de décollage et d'atterrissage de la SAG se situe à l'ouest du TWY D en dehors du périmètre de responsabilité de l'exploitant. (FATO MIL).

4.1.4. Limitation d'activité concernant l'activité de voltige

Aucun axe de voltige n'est publié sur l'aéroport ; l'activité voltige permanente est par définition prohibée.

Une activité ponctuelle et exceptionnelle de voltige peut être accueillie sur l'aéroport, sur autorisation préalable de la DSAC, de l'exploitant et après accord du SMADL qui sera sollicité à minima par mail. Dans ce cas, une information est effectuée au préalable aux riverains conformément aux dispositions de la présente charte.

Cependant les parties conviennent de limiter l'activité voltige accueillie sur l'aéroport, qui reste exceptionnelle, selon les conditions suivantes :

- Du lundi au samedi : entre 10h et 12h et entre 14h et 18h
- Dimanche et jours fériés : pas d'activité.

Dans ce cas, une information est effectuée au préalable aux riverains conformément aux dispositions de la présente convention.

4.1.5. Limitation d'activité concernant l'activité de parachutisme

Une activité de parachutisme permanente est implantée sur l'aéroport de Dijon et constitue une activité commerciale importante pour l'exploitant et l'aéroport.

Actuellement, les horaires publiés sont au standard d'une activité de parachutisme : lever du soleil et coucher du soleil.

Toutefois, l'activité de parachutisme s'engage à respecter les horaires suivants, y compris dans le cadre des événements décrits dans le présent paragraphe :

- Du lundi au dimanche : entre 09h et 12h (dernier décollage avant 12h) ; entre 14h et 19h (heure du dernier décollage). L'activité de parachutisme se réserve la possibilité de



modifier ces horaires pour des raisons dûment justifiées, notamment pour des raisons météorologiques.

Information préalable

Chaque année en début de saison, la société de parachutisme transmet un calendrier prévisionnel à Edeis. Toute modification sera notifiée au plus tôt à l'exploitant de l'aéroport. Ce dernier se charge de transmettre le calendrier prévisionnel aux mairies des communes signataires de la présente convention.

Limitation du nombre d'évènements de grande ampleur

Sont considérés comme entrant dans la catégorie « évènement de grande ampleur » tout évènementiel ou rassemblement, hors compétition, prévoyant des rotations de plus d'un aéronef, et se déroulant sur une durée supérieure à une journée.

Etant affiliée à la fédération française de parachutisme (FFP), l'activité de parachutisme contribue au développement de l'élite française du parachutisme, et se doit de répondre favorablement aux besoins de la fédération. Ne seront donc pas assimilés comme « évènements de grande ampleur » les entraînements et compétitions dédiés aux seuls besoins de la FFP. Le nombre de mouvements pendant ces périodes est réalisé en majorité du lundi au jeudi pour les entraînements, le nombre de rotations le week-end étant limité aux vols qui permettent d'assurer les manches nécessaires aux validations des épreuves.

Le nombre d'évènements de grande ampleur est limité à deux évènements par an hors compétition.

Consignes de vols / trajectoires :

L'activité de parachutisme s'engage à mettre en œuvre des procédures et des trajectoires de moindre bruit afin de limiter au maximum les nuisances sonores, notamment :

- En alternant les secteurs de montée ;
- En accord avec l'exploitant/le PSNA AFIS et l'organisme de contrôle aérien de Bâle-Mulhouse (OCBM), en élargissant le secteur de montée (rayon de 10Nm au lieu de 5Nm), permettant une dilution des nuisances sonores ;
- En mettant en œuvre des techniques de pilotage avec atténuation de bruit :
 - o Réduction de la vitesse de la rotation de l'hélice à la montée et à la descente pour limiter le bruit en bout de pâle (régime subsonique) ;
 - o Trajectoires adaptées pour limiter au maximum le survol des zones habitées proches, en priorisant systématiquement la sécurité et l'intégrité du vol.

A titre d'exemple, les consignes de vol sont décrites en détail en annexe 7.3 de la présente convention.

L'activité de parachutisme s'engage à fournir annuellement une analyse de l'activité, comprenant le nombre de rotations et les horaires de celles-ci sur l'ensemble de l'année écoulée, notamment dans le cadre du comité de suivi de la charte.



L'activité de parachutisme est incitée à utiliser des aéronefs de génération récente ou équipés de dispositifs de réduction de bruit. A titre d'illustration, l'activité de largage, autrefois assurée avec un avion de type PAC750XL est actuellement assurée par un Cessna Caravan dont l'empreinte sonore est considérablement réduite en comparaison de son prédécesseur.

4.1.6. Limitation d'activité concernant l'activité d'entraînement de nuit

Pour rappel, l'aéroport est une infrastructure à vocation de service public et est susceptible d'accueillir une activité nocturne (vols privés, SAMU, Gendarmerie, etc.).

Cependant les parties conviennent de limiter l'activité d'entraînement exceptionnelle de nuit accueillie sur l'aéroport selon les conditions suivantes et sauf dérogation express du SMADL :

- Du lundi au vendredi : activité d'entraînement limitée à une fois par semaine ;
- Du samedi au dimanche : activité d'entraînement interdite entre 23h00 et 06h00 du matin.

4.1.7. Survol

Les zones urbaines d'Ouges, Neuilly-Crimolois et Longvic sont cerclées et sont définies dans l'information aéronautique publiée comme étant des zones de survol à éviter.

Une mention spécifique est spécifiée également dans les procédures et consignes particulières de la carte VAC : « Environnement très sensible au bruit. Eviter le survol des zones cerclées », étant entendu qu'à tout moment, notamment pour des motifs de sécurité, le commandant de bord peut être amené à survoler ces zones à titre exceptionnel (contraintes liées à d'autres trafics, performances de l'appareil, etc.).

Ces zones sont précisées dans l'information aéronautique relative à l'aérodrome et communiquées aux usagers sur internet (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>), conformément à l'annexe 2 de la présente convention.

4.2. Sensibilisation, information, contrôle

4.2.1. Information des pilotes et usagers aéronautiques

Publication de l'information aéronautique

En tant que fournisseur de données aéronautiques, l'exploitant s'engage à publier, maintenir à jour et vérifier régulièrement l'exactitude des informations relatives aux dispositions de la présente charte.

Information lors de la réception de demandes d'assistance aéroportuaire



Lors de la réception de demandes d'assistance, l'exploitant s'engage à communiquer systématiquement un message de rappel aux équipages visant à sensibiliser les pilotes sur l'existence des zones de survol stipulées à l'article 3.3.4. de la présente charte.

Information sur la fréquence d'information de vol DIJON INFO

Lorsque l'agent AFIS en poste le juge nécessaire, il informe l'équipage sur l'existence des zones de survol stipulées à l'article 3.3.4. de la présente charte.

Cette information sera effectuée systématiquement lors d'opérations d'entraînement de nuit, et ce à chaque changement d'équipage.

4.2.2. Information des riverains

L'exploitant de l'aéroport s'engage à communiquer toute nouvelle activité potentiellement génératrice de nuisances sonores s'installant de manière temporaire ou permanente sur l'aéroport.

Une information est systématiquement faite par l'exploitant dans les cas suivants :

- Accueil exceptionnel d'une activité de voltige temporaire
- Accueil exceptionnel de vols d'entraînement de nuit.

L'information est diffusée :

- sur le site officiel de l'aéroport : <https://www.dijon.aeroport.fr/>

- auprès des mairies via leur adresse mail d'accueil suivantes :

Ouges : 'jcgmaire@laposte.net'

Longvic : 'jose.almeida@ville-longvic.fr'

Neuilly-Crimolois : 'mairie@neuilly-crimolois.fr'

Quétigny : 'remi.detang@wanadoo.fr'

Sennecey : 'contact-mairie@sennecey-les-dijon.fr'

Bretenière : 'mairie.bretenieres@wanadoo.fr'

Chevigny-Saint-Sauveur : 'mairie@chevigny-Saint-Sauveur.fr'

Saint Apollinaire : contact@ville-st-apolinaire.fr

Rouvres en plaine : mairierouvresenplaine@wanadoo.fr

- auprès des services suivants :

Gendarmerie / Ecole de Gendarmerie : [\(à compléter\)](#)

SMADL : pviart@metropole-dijon.fr

Préfecture : pref-icpe-contact-public@cote-dor.gouv.fr



- auprès des associations de riverains via les canaux de communication suivants :

Quetigny environnement : geoperlongo@gmail.com

FNE 21 : Patrice.voisin21@gmail.com; contact@fne21; bernard.perrette21@gmail.com

lionel.santona@wanadoo.fr

ADCNA : Didierandre.bosch@free.fr

ASPEV : Aspev21@orange.fr

Les parties conviennent que par définition toute activité aéronautique est dépendante d'aléas (météo, exigences du client, pannes techniques, etc.) qui rendent difficile une prévision précise du déroulement des opérations en temps réel.

4.2.3. Sensibilisation des acteurs et des usagers

Commission Consultative des Usagers

L'exploitant s'engage à effectuer un rappel aux usagers sur les dispositions de la présente charte lors des commissions consultatives des usagers.

Conventions d'occupation temporaire signées entre l'exploitant et les occupants du domaine public aéroportuaire

L'exploitant s'engage à informer tout nouvel occupant de l'aéroport de l'existence de la charte de développement durable. Pour cela, il mentionne la charte dans les conventions d'occupation du domaine public aéroportuaire qu'il signe avec les occupants.

Au-delà de son obligation de bien informer les usagers de l'existence de cette charte, l'exploitant sera tenu de sensibiliser et d'inciter les usagers et occupants à limiter le bruit lié à leurs activités notamment à travers les conventions d'occupation du domaine public aéroportuaire.

Autres documents

Les parties signataires de la présente charte s'engagent à intégrer les éléments de la charte dans leurs règlements intérieurs ou leurs manuels d'exploitation.

4.2.4. Transparence et contrôle

Bilan d'activité de l'aéroport

L'exploitant s'engage à communiquer chaque année un état des activités de l'aéroport, selon les modalités définies dans la présente charte.

Cet état est présenté dans le cadre du comité de suivi de la charte.

Campagne annuelle de mesure du bruit

L'exploitant s'engage à réaliser chaque année une campagne de mesure de bruit.



Les résultats de ces mesures sont présentés dans le cadre du comité de suivi de la charte.

Comité de suivi

Les parties s'engagent à organiser et participer au comité de suivi de la charte, selon les modalités précisées dans la présente charte.

Dans le cadre de ce comité de suivi, les parties s'engagent à communiquer en toute transparence et en toute objectivité un état des actions et les résultats des engagements pris dans le cadre de la présente charte.

4.3. Mettre à disposition des riverains un espace d'échanges

Formulaire de réclamations

L'exploitant s'engage à améliorer la transparence du système de constatation et des manquements aux règles, en mettant en place une organisation pour répondre aux demandes et réclamations des riverains.

A cette fin, un espace dédié au recueil de réclamations est créé sur le site internet de l'aéroport afin de promouvoir les actions de nature à réduire les nuisances aéroportuaires. Cet espace est disponible selon le lien suivant : <https://www.dijon.aeroport.fr/contact>

Le formulaire stipule les informations prévues en annexe 1 du présent document.

Le personnel d'accueil de l'aéroport se tient à la disponibilité des riverains ([06 37 63 54 51](tel:0637635451)) pendant les horaires d'ouverture des services (08h30 - 18h) afin de répondre à leurs questions et si besoin laisser un message.

Traitement des réclamations

Toute personne ayant déposé un signalement sera informée personnellement de la suite donnée à sa réclamation dans un délai de 1 mois.

Les moyens mis en place pour le traitement des signalements, ainsi que le bilan annuel, seront régulièrement exposés dans le cadre de la Commission consultative de l'environnement.

L'exploitant s'engage à transmettre au propriétaire d'aéronef et/ou à son pilote le signalement dont il fait l'objet.

L'exploitant s'engage à tenir informé régulièrement le SMADL des doléances en rapport à la charte pour un développement durable portées sur son site internet.

4. Tableau de bord environnemental

Dans le cadre du comité de suivi, le Gestionnaire de l'aérodrome présente un tableau de bord environnemental comprenant obligatoirement et à minima les indicateurs suivants.



Concernant l'activité de l'aéroport :

- Nombre de mouvements IFR et VFR ;
- Nombre de mouvements locaux/tours de piste ;
- Nombre de mouvements de nuit, en précisant les types de vols : vols d'Etat, vols sanitaires, autres vols ;
- Nombre de mouvements d'hélicoptère, en précisant les types de vols suivants : vols d'Etat, vols sanitaires, autres vols ;
- Liste des appareils basés sur l'aéroport de Dijon et autorisés à effectuer des tours de piste ;
- Nouvelles activités aéronautiques s'étant implantées sur l'aéroport dans les 12 derniers mois
- Les relevés des campagnes des mesures de bruit.

Concernant les réclamations :

- Nombre de réclamations liées au développement durable de l'aéroport ;
- Classement par thématiques ;
- Réponses apportées.

Concernant les actions relatives aux dispositions de la charte :

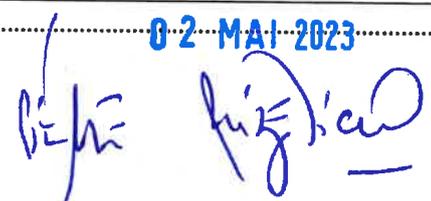
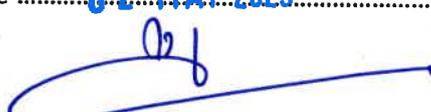
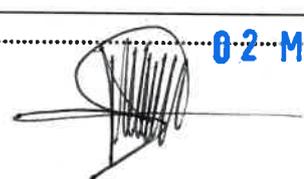
- Avancement des actions définies dans la charte ;
- Le cas échéant analyse qualitative des résultats liées aux actions mises en œuvre ;
- Propositions sur de nouvelles actions à apporter pour améliorer la charte pour un développement durable.

5. Durée de la charte pour un développement durable

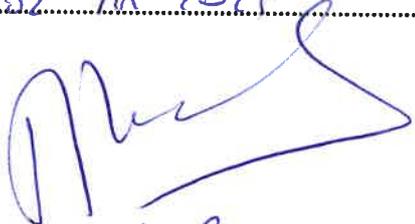
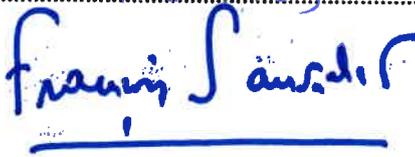
La Charte est partie intégrante de l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne et à ce titre ne fait pas l'objet d'une date de validité.



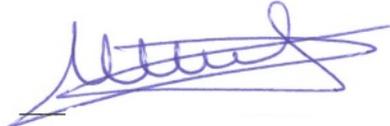
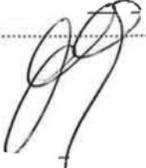
6. Signatures

NOM, PRENOM, QUALITE	DATE, SIGNATURE
TONOT Celine Présidente du SHADL	le 02 MAI 2023 
PRIBETICH Pierre 1 ^{er} Vice-président Dijon Métropole Adjoint au Maire Dijon	le 02 MAI 2023 
RETY Jean-Marc Conseiller Régional	le 02 MAI 2023 
GRARD JEAN-CLAUDE Maire d'OUGES	le 02 MAI 2023 
SARVAIN Hubert. Maire de Rouvres en Plaine.	le 02 MAI 2023 
SCHOUTITH Nicolas Maire de BRETEVIÈRE	le 02 MAI 2023 
Patrice VOISIN FRANCE NATURES ENVIRONNEMENT COTE D'OR	le 02 MAI 2023 



NOM, PRENOM, QUALITE	DATE, SIGNATURE
BOSCH Didier Président A DCNA Sennecey & Dijon	le 02 MAI 2023 
DEBUEURCE Dominique trésorière ASPEV. suppléante	le 02 Mai 2023 
SANTONA Lionel Membre CA FNE 91	le 02 Mai 
PERRETTE Bernard coordonnateur environnement	le 02 Mai 2023 
Xéo MERME Gérant Edeis Aéroport de Dijon	le 02 mai 2023 
Jacques BOTTICIA POC SPACNE AVIATION représentant des usagers	le 02 MAI 2023 
François SAUVADET	le 02 mai 2023 



NOM, PRENOM, QUALITE	DATE, SIGNATURE
Jose' ALMEIDA Maire de LONGVIC	le 2 MAI 2023 
GALLI Yves Président de QUETIGNY ENVIRONNEMENT	le 22 mai 2023 
Guillaume RUET Maire de Chevigny-saint Amand	le 23/05/2023 
DETANG Rémi Maire de Quiliny	le 05 JUIN 2023 
Le Maire Didier RELOT 	le 11/06/23 
Pour le Procet et par délégation le Secrétaire Général Frédéric CARRE	le 07/07/2023 
BELLEVILLE Philippe Maire de Sennecey-lès-Dijon	le 11 Juillet 2023 



NOM, PRENOM, QUALITE	DATE, SIGNATURE
DODET Jean-François Maire-Ville de St Apollinaire	le - 2 AOÛT 2023 
	le



--	--

7. Annexes

8.1. Modèle de formulaire de réclamation

Identité du dépositaire :

Nom *

Prénom *

Adresse *

Complément d'adresse

Code Postal *

Ville *

Adresse e-mail *

Téléphone



Description du signalement :

Date du constat * 

Heure du constat * : 

Type d'aéronef 

Type d'aviation 

Immatriculation de l'aéronef

Motif du signalement *

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Altitude de survol | <input type="checkbox"/> Essais au sol |
| <input type="checkbox"/> Fréquence de survol | <input type="checkbox"/> Essais en vol |
| <input type="checkbox"/> Horaire de vol | <input type="checkbox"/> Nuisance sonore |
| <input type="checkbox"/> Trajectoire "hors couloir" | <input type="checkbox"/> Pollution |
| <input type="checkbox"/> Trajectoire tour de piste | <input type="checkbox"/> Protection des espèces |
| <input type="checkbox"/> Voltige Avion | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> bruyant au sol | |

Si autre, précisez :



Localisation de la nuisance :

Adresse/ lieu d'intérêt *

Code postal *

Ville*

Observations :

(* Réponses obligatoires)



8.2. Publication aéronautique des zones de survol à éviter

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

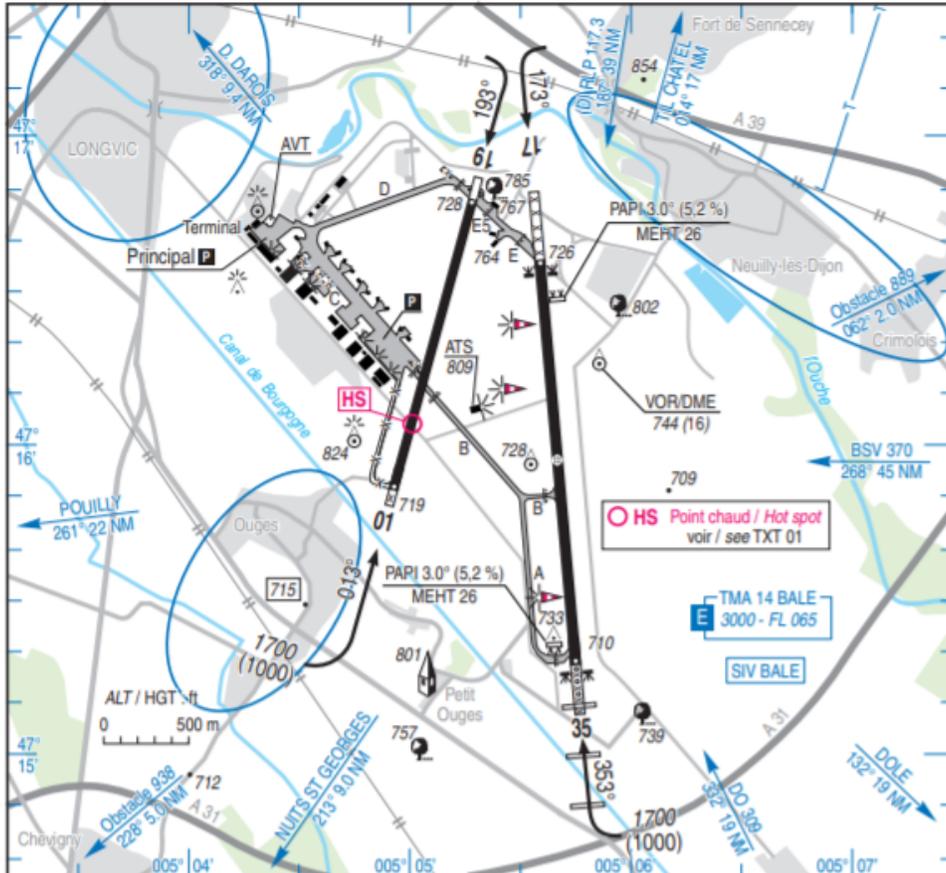
Ouvert à la CAP
Public Air Traffic

DIJON LONGVIC
AD 2 LFSD ATT 01

25 MAR 21

	ALT AD : 728 (26 hPa) LAT : 47 15 57 N LONG : 005 05 42 E	LFSD VAR : 2°E (20)
--	--	-------------------------------

FIS : BALE INFO 135.850
 APP : BALE 124.105 (au-dessus de/above 3000)
 AFIS : 118.325



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	(1)	TODA	ASDA	LDA
17	173	2400 x 45	Revêtue Paved	50 R/C/W/T		2400	2400	2400
35	353							
01	013	1800 x 36	Revêtue Paved	17 TRSI		1800	1935	1800
19	193							

Aides lumineuses :

RWY 35 : HI/BI ligne d'APCH axiale
 RWY 17/35 : HI/BI
 PCL (voir GEN)

Lighting aids :

RWY 35 : LIH/LIL APCH centre line
 RWY 17/35 : LIH/LIL
 PCL (see GEN)

(1) Résistances parties centrales / Central parts strength : RWY 17/35 : 44 F/C/W/T
 RWY 01/19 : 16 F/C/W/T



7.3 Consignes de vol BFCP



Réduction de bruit

- Techniques de pilotage

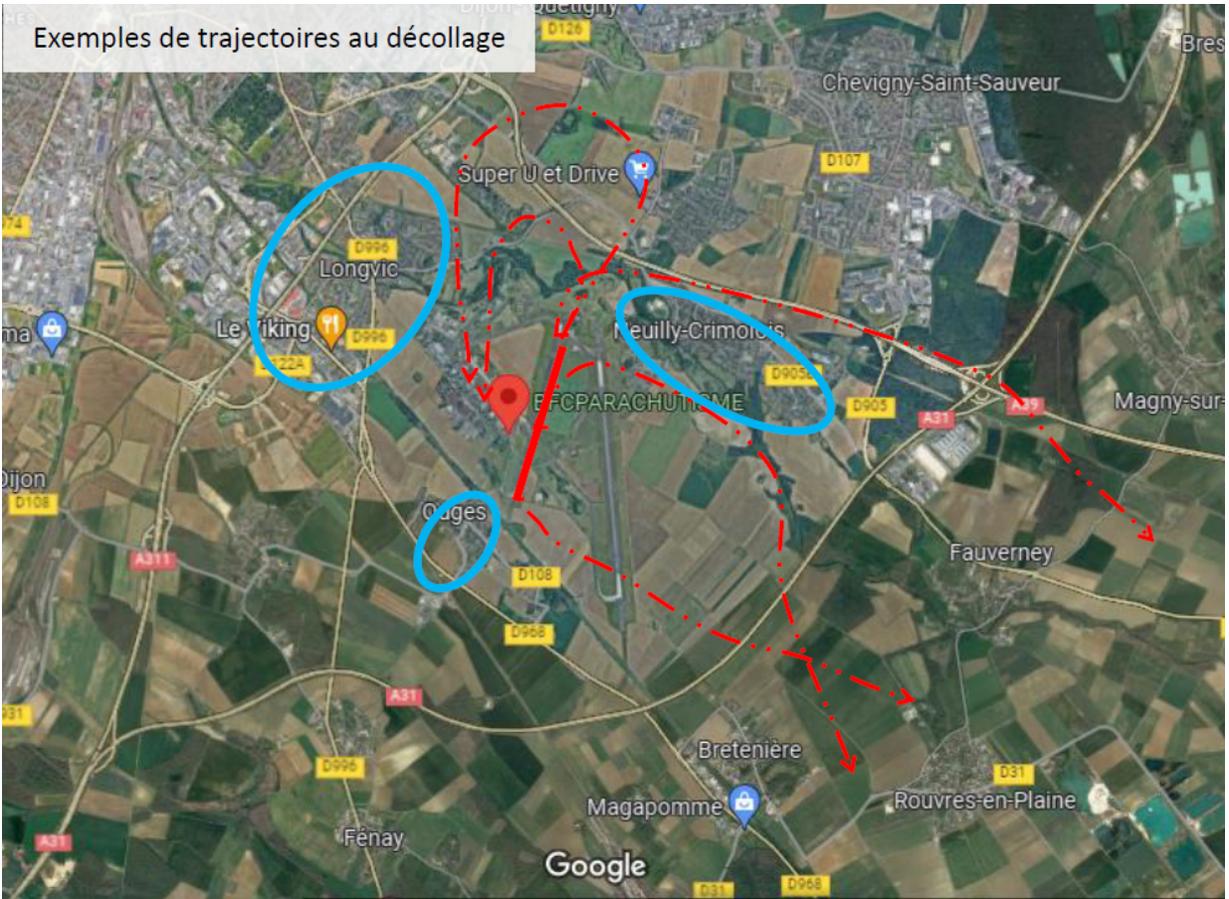
- Décollage :
 - Réduction de la vitesse de rotation d'hélice dès décollage
- Atterrissage
 - Descente rapide de 4000m à 1500m (2000 RPM hélice)
 - Descente ralentie de 1500m à la piste (1600 RPM hélice)
 - Utilisation de la capacité de freinage aérodynamique en zone non construite



Réduction de bruit

- Trajectoires de vol

- Décollage :
 - Sécurité
 - Bruit
- Atterrissage :
 - Perte d'altitude (zone inhabitée)
- Zones bleues :
 - Survol doit être évité
 - Pas une interdiction





7.4 Consignes de vol Apache Aviation



Nuisances sonores

Nous sommes identifiés de plus en plus comme fauteurs de nuisances sonores.

Une plainte provenant de la commune de Bretigny a été envoyée à la Dsac,, les communes identifiées sur la carte VAC sont sensibles et actives, les communes de Labergement les Seurre et Ecuelles sont sensibles, un habitant souffrant d' hyperacousie, médiatisé, est actif et se plaint régulièrement à la Gendarmerie.

Afin de préserver nos activités au mieux, et de pouvoir justifier de nos actions et de l'adaptation au mieux de nos procédures lors de la prochaine réunion en Préfecture, je vous demande de bien vouloir:

1-Eviter le survol des communes marquées en bleu sur la carte VAC.

Même si c'est illusoire et n'est pas sur la trajectoire idéale, éviter les survols et viser les trouées entre les villages.

2-Circuits TB 30:

Pas de break autant que possible, arrivée en étape de base ou finale directe, petite puissance, petit régime jusqu'en courte finale.

Nous pouvons utiliser les paramètres de croisière économique affichés sur la planche de bord lorsque nous entrons dans la zone couverte par la TMA BALE 14 en retour de vol : PA 730/RPM 2350

3-Circuits L 39:

Entre 2000 et 2500' QNH en vent arrière (au-dessus de 2 500 zone de Bale).

Si le break peut être évité, arrivée étape de base ou longue finale.

4-Départs secteur TB 30:

-Pistes Nord: pas de virage gauche sur Longvic pour aller à l'ouest. 270 droite en navigant dans les trouées vertes, passage vertical puis départ vers l'Ouest.

5-UPRT:

-Varier les secteurs systématiquement, pas d'évolutions à moins de 10 NM de LFSD (c'est en gros ce qu'il faut pour monter à 8000')

Privilégier la montée initiale vers 8000' et les départs d'évolutions le plus haut possible.