

AERODROME DE CHOLET-LE-PONTREAU

Maine-et-Loire

SERVITUDES AERONAUTIQUES

PLAN DE DEGAGEMENT

B- Note annexe

se rapportant au

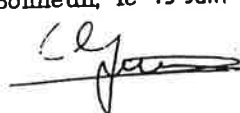
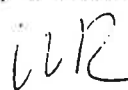
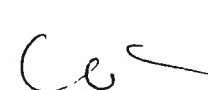
Plan d'ensemble ES 516 Index A₁
 Plan partiel PS 516/1 Index A₁
 Plan partiel PS 516/2 Index A₁
 Plan de détails DS 516 Index A₁

et comprenant

la notice explicative

la liste des obstacles

l'état des bornes de repérage d'axe de bande

Dressé par le chargé d'études de la subdivision Servitudes Bonneuil, le 15 Juin 1998  M. MESNAGE	Vu et vérifié par le chef de la subdivision Servitudes Bonneuil, le 15 Juin 1998  J.B. GIACOMONI	Accepté et proposé par le chef de l'arrondissement Etudes Générales et d'Aménagement Bonneuil, le 15 Juin 1998  J. LE BERRE	Présenté par le directeur du Service Technique des Bases Aériennes Bonneuil, le 15 Juin 1998  L. M. SANCHE
Approuvé par arrêté ministériel en date du: 17 JAN. 2000			



s.t.b.a.

Direction Générale de l'Aviation Civile

SERVICE TECHNIQUE DES BASES AERIENNES - ARRONDISSEMENT ETUDES GENERALES ET D'AMENAGEMENT
 31, avenue du Maréchal Leclerc - BONNEUIL-SUR-MARNE Cédex

Aérodrome de CHOLET-LE-PONTREAU
Servitudes aéronautiques de dégagement
Sommaire de la note annexe

1- Notice explicative

1-1 - Généralités

1-2 - Bases réglementaires

1-3 - Installations concernées par l'établissement des servitudes

- pistes
- installations météorologiques
- aides visuelles) néant

1-4 - Caractéristiques de surfaces de dégagement de base

- 1-4-1 Dégagement des pistes**
périmètres d'appui
altitude de référence
trouées
surfaces latérales
surface horizontale
surface conique
* croquis des caractéristiques

1-4-2 Dégagement des installations météorologiques

1-5 - Assiette des servitudes

- 1-5-1 aire de dégagement**
* croquis

1-5-2 communes concernées

2- liste des obstacles dépassant les cotes limites

2-1 inventaire

2-2 application des servitudes

3- Etat des bornes de repérage des axes des pistes

- * croquis

1 - NOTICE EXPLICATIVE

1.1 - GENERALITES

Les servitudes aéronautiques ont pour but d'assurer la protection des dégagements des installations d'un aérodrome (pistes, aides météorologiques, aides visuelles à la navigation) de manière à garantir la sécurité et la régularité de son utilisation.

Leur établissement fait l'objet d'une procédure comportant une instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). Le dossier est approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'Etat, après avis de la Commission Centrale des Servitudes Aéronautiques.

Il est alors déposé en mairie de chaque commune touchée par lesdites servitudes et annexé au P.O.S.

Le dossier des servitudes aéronautiques est modifié suivant la même procédure.

Les servitudes aéronautiques associées aux pistes sont fonction

- du classement de l'aérodrome considéré (les aérodromes sont classés par décret dans les cinq catégories ci-après suivant l'ordre décroissant de leur importance : A, B, C, D et E, cette dernière concernant les hélistations).

- de sa vocation à être utilisé en toutes circonstances (utilisation "aux instruments") ou non (utilisation dans les conditions de "vol à vue").

1.2 - BASES REGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques sont établies en application de l'article R 241-1 du code de l'aviation civile.

Les spécifications techniques destinées à servir de base à leur établissement sont contenues dans l'arrêté interministériel du 31 décembre 1984 (arrêté pris en application de l'article D 241-4 de ce même code).

L'aérodrome de CHOLET-LE-PONTREAU est classé en catégorie « D » sur la liste annexée à l'article D.222.1 du code de l'aviation civile.

Il est ouvert à la circulation aérienne publique en application des dispositions de l'article D.211-3

Il est destiné à l'aviation légère et sportive motorisé et vol à voile, à la formation aéronautique.

1.3 - INSTALLATIONS CONCERNEES PAR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES

Les présentes servitudes permettent de protéger les dégagements des installations suivantes :

- la piste principale existante revêtue, orientée Nord-Nord-Est/Sud-Sud-Ouest de 1377,61 m X 30 m comportant au Sud-Sud-Ouest un seuil décalé de 179,96 m.

- la piste secondaire existante non revêtue de 995,50 m X 80 m accolée à l'Est de la piste principale, portée à terme à 1095,50 m par allongement de 100 mètres coté Sud-Sud-Ouest.

- les installations météorologiques : pylône anémométrique et parc aux instruments.

1.4 - CARACTERISTIQUES DES SURFACES DE DEGAGEMENT

1.4.1 - Surfaces de dégagement des pistes

Les surfaces de dégagement s'appuient sur deux périmètres dont la projection est rectangulaire (appelés périmètres d'appui) encadrant la piste principale et la piste secondaire. Elles ont les caractéristiques définies par l'arrêté du 31 décembre 1984, exploitée aux instruments, de classe D3 en ce qui concerne la piste principale, de classe D1, exploitée à vue pour la piste secondaire.

Ces caractéristiques sont précisées sur le croquis de la page 5.

1.4.1.1 - Périmètres d'appui des servitudes

Toutes les indications sur le calage des périmètres d'appui par rapport aux bornes de repérage de l'axe de la piste principale sont données à l'aide de coordonnées planimétriques dans le croquis de la page 9 (état des bornes de repérage de l'axe de piste).

Les dimensions respectives des deux périmètres d'appui sont les suivantes :

- 1317,65 m x 150 m pour la piste principale
- 1095,50 m x 100 m pour la piste secondaire.

La distance entre les deux axes est de 57,5 mètres.

1.4.1.2 - Altitude de référence

Il s'agit de l'altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage. Elle est égale dans le cas présent à 135 m N.G.F. (altitude rapportée au Nivellement Général de la France). Elle intervient dans la fixation de l'altitude du plan horizontal intérieur qui est à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence.

1.4.1.3 - Trouées

Chaque trouée se caractérise par sa largeur à l'origine (largeur du petit coté du périmètre d'appui), sa cote altimétrique à l'origine, son évasement et sa longueur.

Les valeurs sont les suivantes dans le cas présent.

a) Pour la piste principale :

* Trouée Nord-Nord-Est d'atterrissage

- | | |
|---|--------------|
| - largeur à l'origine | : 150 mètres |
| - évasement en plan des droites de fond de trouée | : 15% |
| - Pente des surfaces latérales | : 14,3% |

- Cote altimétrique de son origine : 123,55 m NGF
- Pente des plans de fond de trouée :
 - * 1ère section : 2,5 % sur 3000 m
 - * 2ème section : 3% sur 2515 m
 - * 3ème section : 0% (horizontale) sur 9485 m
- longueur totale de la trouée : 15000 mètres.

*** trouée Sud-Sud-Ouest de décollage**

- largeur à l'origine : 150 mètres
- évasement en plan des droites de fond de trouée : 15%
- pente des surfaces latérales : 14,3 %
- cote altimétrique de son origine : 131,30 m N.G.F.
- Pente du plan de fond de trouée : 3,3 %
- longueur totale de la trouée : 3000 mètres

b) Pour la piste secondaire

- largeur à l'origine : 100 mètres
- évasement en plan des droites des fonds de trouées : 15%
- pente des surfaces latérales : 20%
- Pente des fonds de trouée : 4% sur 2000 m.
- cotes altimétriques des origines de trouée : 125,65 m au Nord-Nord-Est
- : 129,93 m au Sud-Sud-Ouest

1.4.1.4 - Surface horizontale intérieure

Surface horizontale dont l'altitude est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome. Cette altitude de référence (altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage) est égale ici à 135 mètres. L'altitude de la surface horizontale est de 180 mètres (toutes ces altitudes sont rapportées au Nivellement Général de la France).

Nota : au-delà de la cote 180 mètres, la trouée est plus haute que la surface horizontale ; c'est donc cette dernière qui prévaut.

1.4.1.5- Surface Conique

Pente de 5% jusqu'à la cote 255 mètres N.G.F. s'appuyant sur la limite extérieure de la surface horizontale intérieure.

1.4.2. - Dégagement des installations météorologiques

Les caractéristiques de dégagement spécifiées dans l'annexe 9 de l'arrêté du 31 décembre 1984 ont été appliquées au pylône anémométrique et au parc aux instruments situés aux points A et B sur le plan de détails DS 516 index A₁. Ces caractéristiques sont précisées en marge du plan.

1.5 - Assiette des servitudes

1.5.1 - Aire de dégagement applicable à l'aérodrome.

Le plan de la page 6 indique le contour des surfaces de dégagement ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques

1.5.2 - Communes concernées

Les communes dont une partie ou la totalité du territoire est concernée par les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de CHOLET-LE-PONTREAU sont les suivantes :

- CHEMILLE
- CHOLET
- JALLAIS
- LA CHAPELLE ROUSSELIN
- LA SEGUINIERE
- LE MAY SUR EVRE
- SAINT-GEORGES DES GARDES
- SAINT-LEGER SOUS CHOLET
- TREMENTINES

Dans le département du MAINE ET LOIRE.

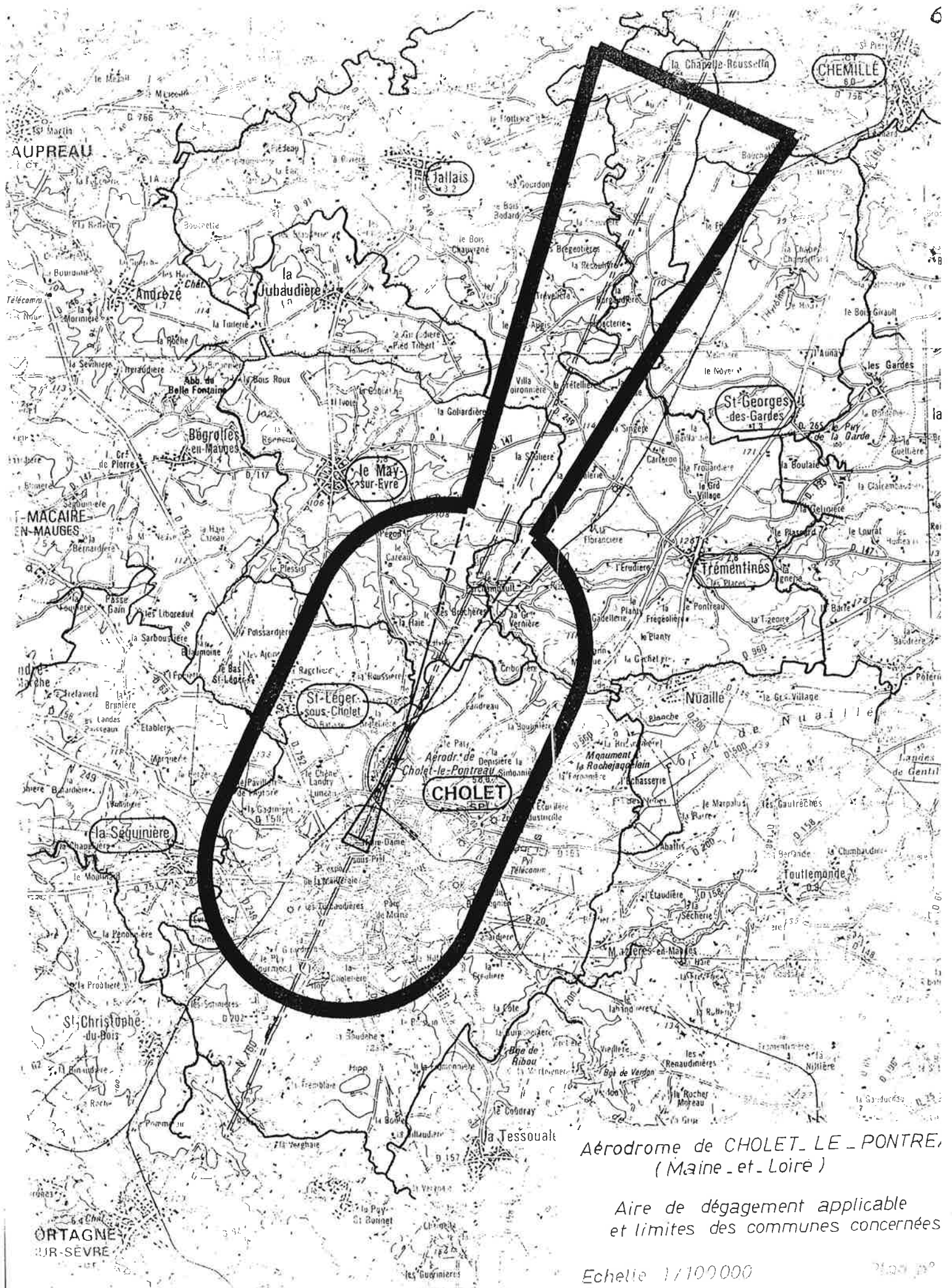
[illegible]

Evasement en plan des droites
de fond de trouée: 15%

Pente des surfaces latérales
(bandes et trouées): 14.3%

Evasement en plan des droites
de fond de trouée: 15%

Pente des surfaces latérales
(bandes et trouées): 20%



Aérodrome de CHOLET - LE - PONTREU,
(Maine-et-Loire)

Aire de dégagement applicable
et limites des communes concernées

Echelle 1/100 000

2 - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES

2 - 1 Inventaire

Liste non-limitative donnée à titre indicatif (Article D.242-3 du code de l'Aviation Civile). Ces obstacles, repérés en rouge sur le plan d'ensemble DS 516 index A1 sont ceux connus lors de la confection du dossier ou mentionnés au cours de l'instruction locale.

Nature de l'obstacle Massif : Bâtiment, arbre... Mince : Pylône, antenne, cheminée Filiforme : ligne électrique, PTT ou câble de toute nature	Altitude NGF de l'obstacle à son sommet (CST) ou Hauteur de l'obstacle (H)	Observations
<u>Trouée Sud-Sud</u> - Arbre - Arbre <u>Surface latérale Nord</u> - Arbre <u>Trouée Nord-Nord-Est</u> - Support EDF - Arbre <u>Surface conique Est</u> - Pylône SFR	 Cst : 142,30 m Cst : 143,80 m Cst : 133,70 m Cst : 128,40 m Cst : 131 m Cst : 174 m	 1 mètre (1) 6,70 m (1) 1,5 m (1) 4,8 m (2) 1,50 m (1) 1,50 m (3)

- (1) Par rapport à la surface de dégagement des obstacles massifs
 (2) Par rapport à la surface de dégagement des obstacles filiformes
 (3) Par rapport à la surface de dégagement des obstacles minces non balisés

2.2 - Application du plan des servitudes aéronautiques de dégagement

2.2.1 - Obstacles à venir

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat, ou par l'arrêté ministériel, qui l'approuve.

Il s'applique alors à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan d'occupation des sols (POS) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de POS, le plan des servitudes aéronautiques s'impose lors des demandes de réalisation de projets de nature à constituer un obstacle.

2.2.2 - Obstacles existants

Les obstacles existants dépassant les cotes limites des surfaces de dégagement sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou être mis en conformité avec les servitudes aéronautiques de dégagement. Il sont tous situés sur la commune de Cholet.

La mise en application du plan des servitudes aéronautiques approuvés n'est pas forcément immédiate. Elle peut intervenir au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités de la mise en application des servitudes sont précisées dans les articles R 242-1 à R 242-3 et D 242-14 du code de l'aviation civile, les articles D 242-11 et 12 concernant en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites (cf. note d'information générale sur les servitudes aéronautiques jointe au présent dossier).

ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE DE BANDE

Les coordonnées (x et y) des bornes BSI et BSII repérées sur le plan sont dans le système LAMBERT II.

Les altitudes(z) sont rapportées au nivellement général de la France (NGF).

