MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

dgac direction générale de l'Aviation civile

# AÉRODROME DE VINON
# (LFNF)

# PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

# B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du 1er octobre 2024.

# SOMMAIRE


1 - NOTICE EXPLICATIVE 3

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES 3

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE 3

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES 3

I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES 4

I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES 4

I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES 5

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME 6

II.1 - PRÉAMBULE 6

II.2 - PLAN DE SITUATION 6

II.1 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES AU STADE ULTIME 8

II.2 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 9

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA 21

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS 21

TRAITEMENT DES OBSTACLES 22

I.1 - OBSTACLES EXISTANTS 22

I.2 - OBSTACLES À VENIR 22

3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES 23

# 1 - NOTICE EXPLICATIVE

## I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

### I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne. Il garantit la pérennité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des aéronefs, et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi créées délimitent les volumes d'espace qui doivent toujours être libres d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

Il permet aux services assurant l'instruction des autorisations d'urbanisme de s'assurer que les constructions envisagées dans le périmètre du plan respectent bien les limitations de hauteur.

Il permet également aux autorités administratives de demander une limitation de hauteur des obstacles dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité d'un tel balisage est appréciée au cas par cas par les services de l'aviation civile.

### I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L.6350-1 à L.6351-5 et R.6351-1 à R. 6351-29,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

## I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES

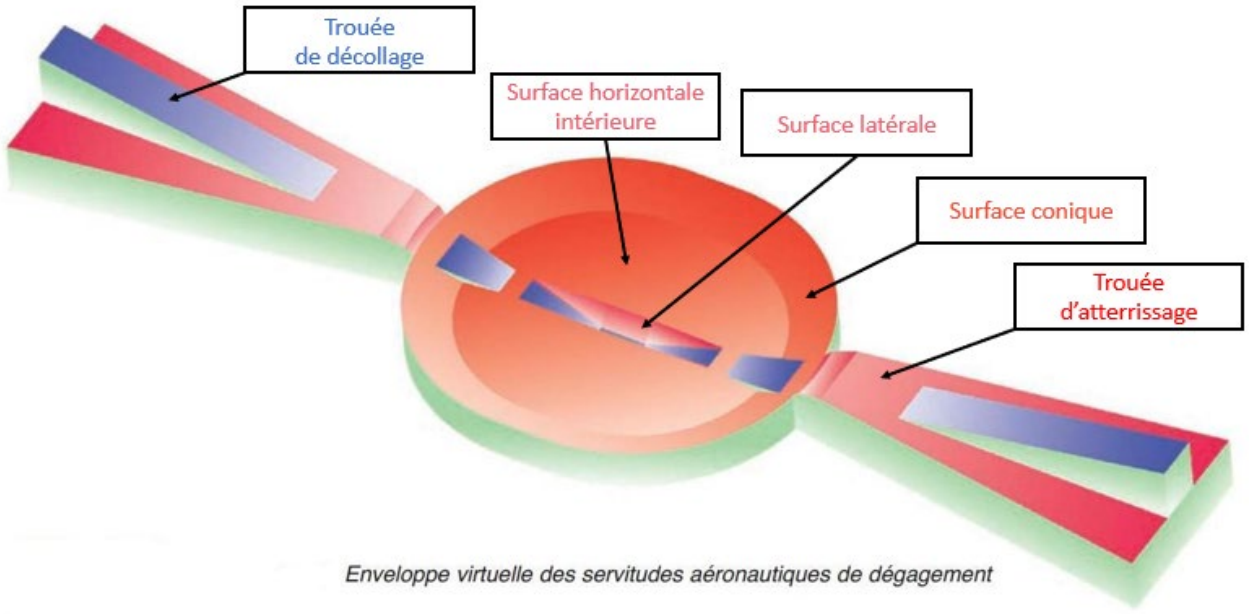
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision …),
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

Lorsque plusieurs des spécifications techniques déterminées par cette réglementation s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

## I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES

Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques dont la forme générale figure sur la vue en perspective ci-dessous.




*Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement*

## I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature qu'ils soient fixes ou mobiles.

### I.5.1 - Obstacles mobiles

Les règles relatives aux obstacles mobiles ne s'appliquent qu'aux obstacles en dehors de l'emprise aéroportuaire.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

- autoroutes : gabarit de 4,75 m,
- routes de trafic international : gabarit de 4,50 m,
- autres voies routières : gabarit de 4,30 m,
- voies ferrées non électrifiées : gabarit de 4,80 m,
- voies navigables : gabarit de 3,70 m à 7 m suivant le type de voies.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

### I.5.2 - Balisage des obstacles

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même.

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans la réglementation applicable. Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Les obstacles fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes de la manière suivante :

- les obstacles massifs sont constitués par les éminences du terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc.,
- les obstacles minces sont constitués par les pylônes, les cheminées, les antennes, etc. (dont la hauteur est très supérieure aux dimensions horizontales),
- les obstacles filiformes sont constitués par les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les caténaires, les câbles de téléphériques, etc.

Les obstacles à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

Toutefois la nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présente l'obstacle pour le pilote, ou de l'existence d'autres obstacles balisés ou non à proximité. La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

# II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

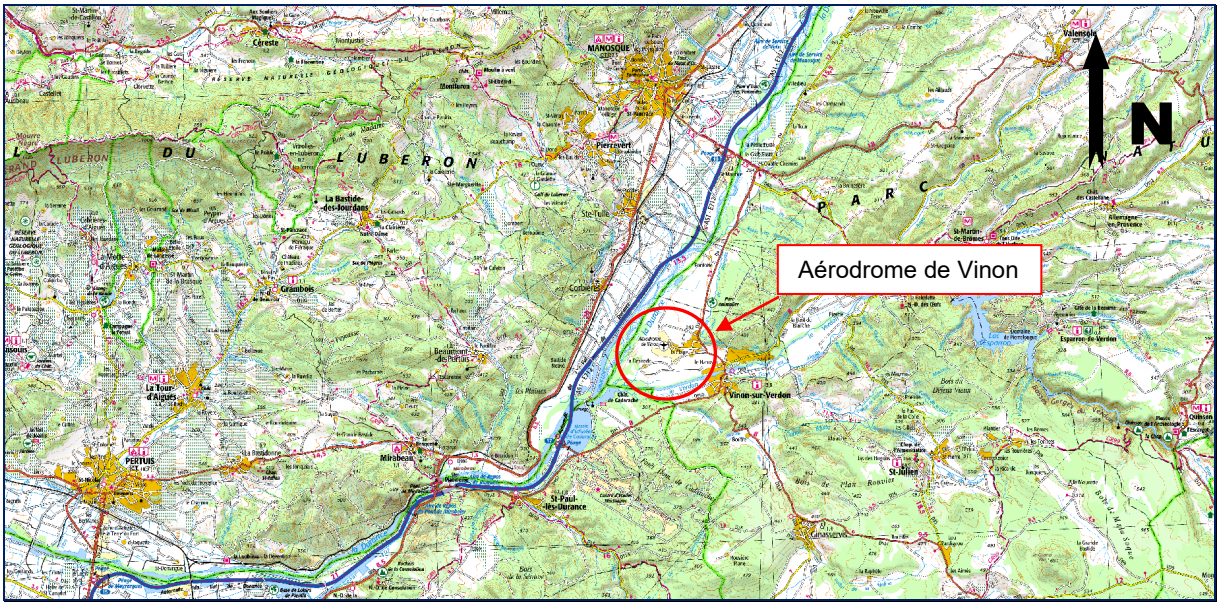
## II.1 - PRÉAMBULE

Le présent dossier de servitudes aéronautiques prend en compte les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome et précisées au § II.3.

Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

## II.2 - PLAN DE SITUATION

L'aérodrome de Vinon (code OACI : LFNF) est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), situé dans le département du Var (région Provence-Alpes-Côte d'Azur), sur le territoire de la commune de Vinon-sur-Verdon. Il est localisé à 3 kilomètres à l'ouest du village de Vinon-sur-Verdon.

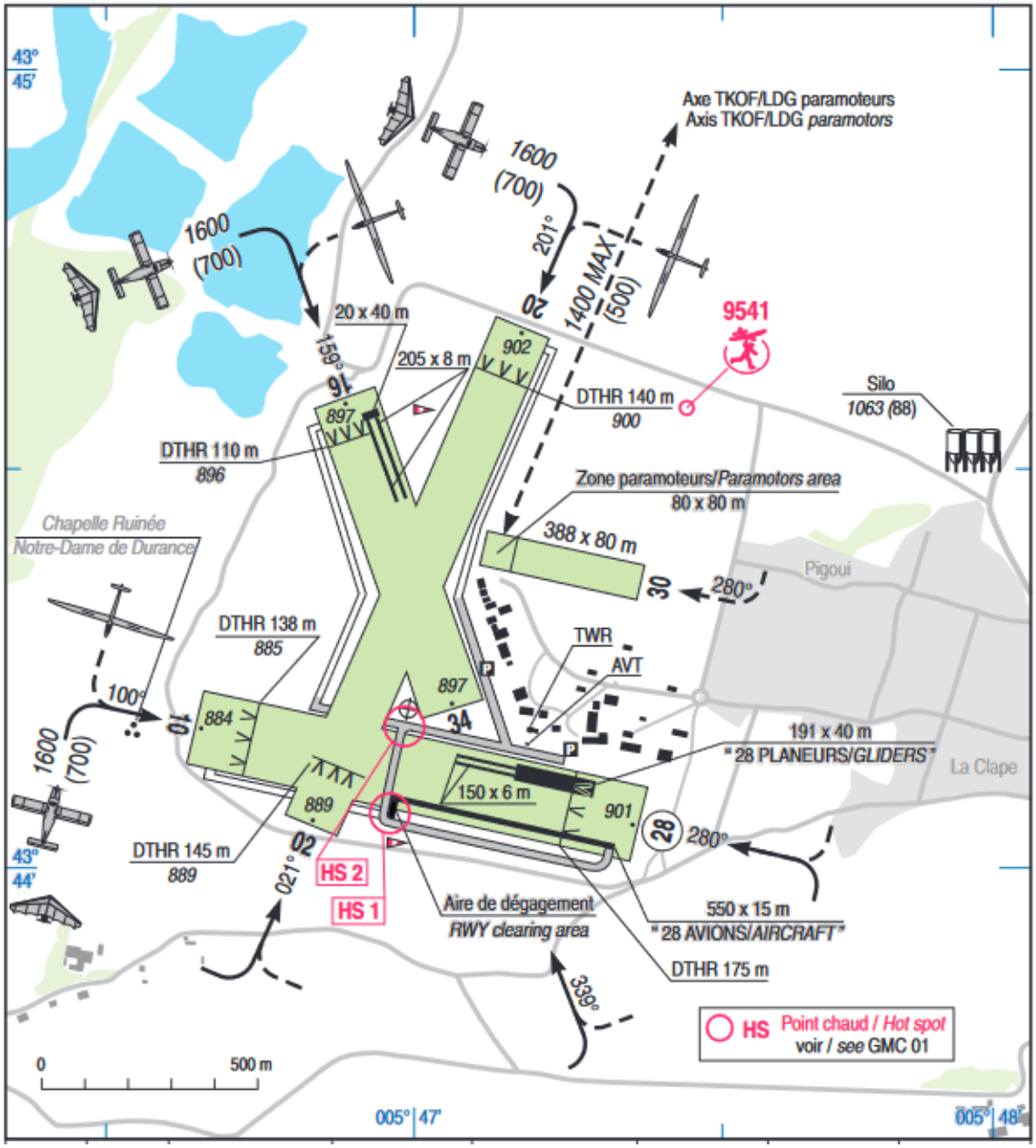



L'aérodrome est exploité par l'Association des Usagers de l'Aérodrome de Vinon-sur-Verdon.

Les infrastructures aéronautiques actuelles sont les suivantes (selon indications carte « VAC » du 22 février 2024) :

- une piste 10/28[1] non-revêtue, de 1 054 mètres de longueur et de 167 m de largeur ;
- une piste 02/20 non-revêtue, de 1 250 mètres de longueur et de 130 m de largeur ;
- une piste 16/34 non-revêtue, de 780 mètres de longueur et de 146 m de largeur ;
- une piste 30 non-revêtue, de 388 mètres de longueur et de 80 m de largeur, exclusivement réservée à l'atterrissage des planeurs.

Extrait carte d'atterrissage à vue




Source : Carte VAC « AD 2 LFNF ATT 01 » du 22 février 2024 - Service de l'information aéronautique (SIA)

[1] *Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.*
*QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.*

## II.1 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES AU STADE ULTIME

### II.1.1 - Caractéristiques géométriques

- **Système de pistes**

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son **stade ultime** de développement (différent du stade actuel) sont les suivantes :

- **piste principale 10/28**, non revêtue, orientée ouest / est (101°/281°) de 929,3 mètres de long 177 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé 10 de 63 m ;
  - un seuil décalé 28 de 60,1 m ;

- **piste secondaire 02/20**, non revêtue, orientée sud-ouest / nord-est (021°/201°), sécante à la piste principale, de 1030 mètres de long 130 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé 02 de 45,5 m ;
  - un seuil décalé 20 de 16 m ;

- **piste secondaire 16/34**, non revêtue, orientée nord-ouest / sud-est (159°/339°), sécante à la piste 02/20, de 726,4 mètres de long 150 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé 16 de 55,4 m ;

- **piste secondaire 30**, non revêtue, orientée est / ouest (282°), de 388 mètres de long 80 mètres de large, réservée exclusivement à l'atterrissage des planeurs (atterrissage face à l'ouest).

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

- **Altitude de référence**

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé des surfaces des pistes utilisables pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de **275,3 mètres NGF** (Nivellement Général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

### II.1.2 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence des infrastructures de l'aérodrome tel qu'il est défini dans la réglementation applicable.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est **1** pour l'ensemble des pistes.

### II.1.3 - Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation de chaque piste, pris en compte dans son stade ultime de développement, détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

Toutes les pistes sont exploitées **à vue de jour.**

## II.2 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et précisées ci-dessous.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS).

### II.2.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

Chaque surface de trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement, une pente et une longueur maximale.

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

**<u>Piste principale 10/28, non revêtue</u>**

**Trouées d'atterrissage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|---|---|---|
| | **Atterrissage face à l'est** | **Atterrissage face à l'ouest** |
| - Spécifications utilisées | **à vue** | **à vue** |
| - Distance au seuil | **0 m** | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **177 m (*)** | **177 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** | **10 %** |
| - Cote à l'origine | **269,9 m NGF** | **274,2 m NGF** |
| - Pente | **5 %** | **5 %** |
| - Longueur section | **1 600 m** | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

**Trouées de décollage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|---|---|---|
| | **Décollage face à l'ouest** (Trouée du côté du seuil 10) | **Décollage face à l'est** (Trouée du côté du seuil 28) |
| - Distance à l'extrémité de la piste | **0 m** | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **177 m (*)** | **177 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** | **10 %** |
| - Largeur finale | **497 m** | **497 m** |
| - Cote à l'origine | **269,7 m NGF** | **274,3 m NGF** |
| - Pente | **5 %** | **5 %** |
| - Longueur totale | **1 600 m** | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

**<u>Piste secondaire 02/20, non revêtue</u>**

**Trouées d'atterrissage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|---|---|---|
| | **Atterrissage face au nord** | **Atterrissage face au sud** |
| - Spécifications utilisées | **à vue** | **à vue** |
| - Distance au seuil | **0 m** | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **130 m (*)** | **130 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** | **10 %** |
| - Cote à l'origine | **270,9 m NGF** | **274,5 m NGF** |
| - Pente | **5 %** | **5 %** |
| - Longueur section | **1 600 m** | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

**Trouées de décollage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|---|---|---|
| | **Décollage face au sud** (Trouée du côté du seuil 02) | **Décollage face au nord** (Trouée du côté du seuil 20) |
| - Distance à l'extrémité de la piste | **0 m** | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **130 m (*)** | **130 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** | **10 %** |
| - Largeur finale | **450 m** | **450 m** |
| - Cote à l'origine | **270,9 m NGF** | **274,5 m NGF** |
| - Pente | **5 %** | **5 %** |
| - Longueur totale | **1 600 m** | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

**<u>Piste secondaire 16/34, non revêtue</u>**

**Trouées d'atterrissage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|---|---|---|
| | **Atterrissage face au sud-est** | **Atterrissage face au nord-ouest** |
| - Spécifications utilisées | **à vue** | **à vue** |
| - Distance au seuil | **0 m** | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **150 m (*)** | **150 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** | **10 %** |
| - Cote à l'origine | **273,3 m NGF** | **273,5 m NGF** |
| - Pente | **5 %** | **5 %** |
| - Longueur section | **1 600 m** | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

**Trouées de décollage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|---|---|---|
| | **Décollage face au nord-ouest** **(Trouée du côté du seuil 16)** | **Décollage face au sud-est** **(Trouée du côté du seuil 34)** |
| - Distance à l'extrémité de la piste | **0 m** | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **150 m (*)** | **150 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** | **10 %** |
| - Largeur finale | **470 m** | **470 m** |
| - Cote à l'origine | **273,3 m NGF** | **273,5 m NGF** |
| - Pente | **5 %** | **5 %** |
| - Longueur totale | **1 600 m** | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

**<u>Piste secondaire 30, non revêtue</u>** (piste auxiliaire exclusivement réservée à l'atterrissage des planeurs)

**Trouée d'atterrissage**

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES |
|---|---|
| | **Atterrissage face à l'ouest** |
| - Spécifications utilisées | **à vue** |
| - Distance au seuil | **0 m** |
| - Largeur à l'origine | **80 m (*)** |
| - Divergence | **10 %** |
| - Cote à l'origine | **275,3 m NGF** |
| - Pente | **5 %** |
| - Longueur section | **1 600 m** |

(*) largeur adaptée à la largeur de la bande

### II.2.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une **pente de 20 % pour l'ensemble des pistes**

Les surfaces latérales associées à chaque seuil d'atterrissage sont prolongées le long de leurs lignes d'appui, dans le sens de l'atterrissage, jusqu'à l'extrémité de la piste utilisable à l'atterrissage.

### II.2.3 - Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

- **Périmètre piste 10/28 : 929,3 m x 177 m ;**
- **Périmètre piste 02/20 : 1 030 m x 130 m ;**
- **Périmètre piste 16/34 : 726,4 m x 150 m ;**
- **Périmètre piste 30 : 388 m x 80 m.**

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 – Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

### II.2.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à **320,3 mètres NGF**.

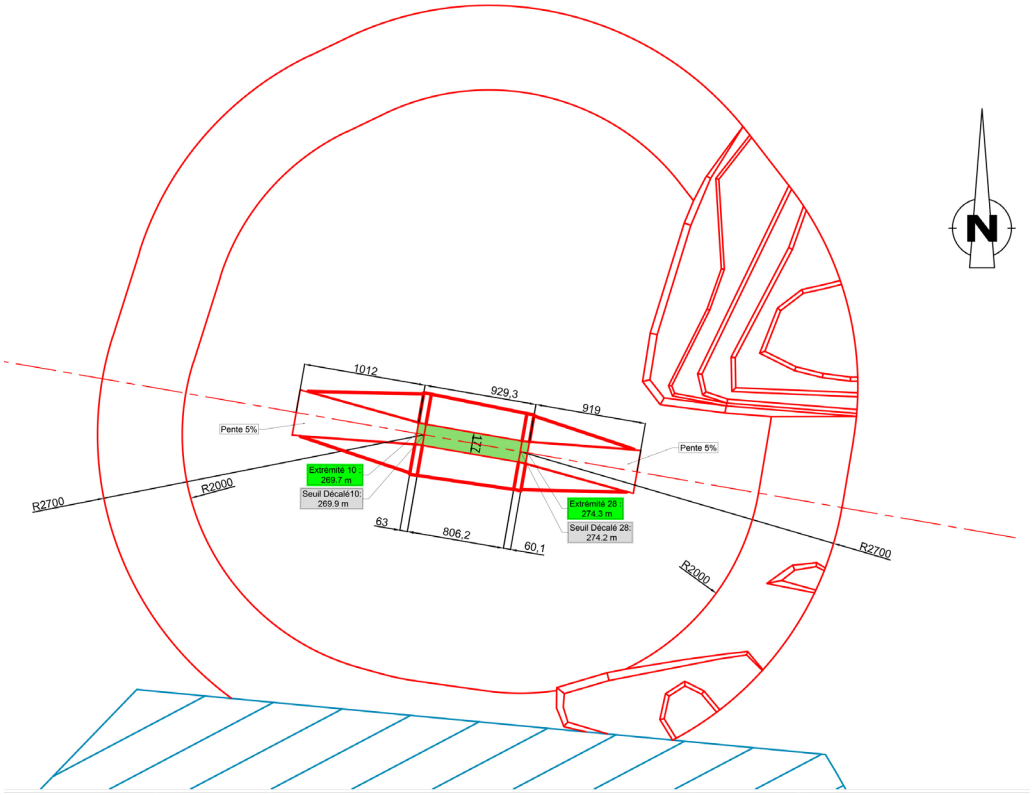
Elle est délimitée, pour chacune des pistes, par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon de **2 000 mètres pour chacune des pistes, et par les tangentes communes à ces deux circonférences**.

### II.2.5 - Surface conique

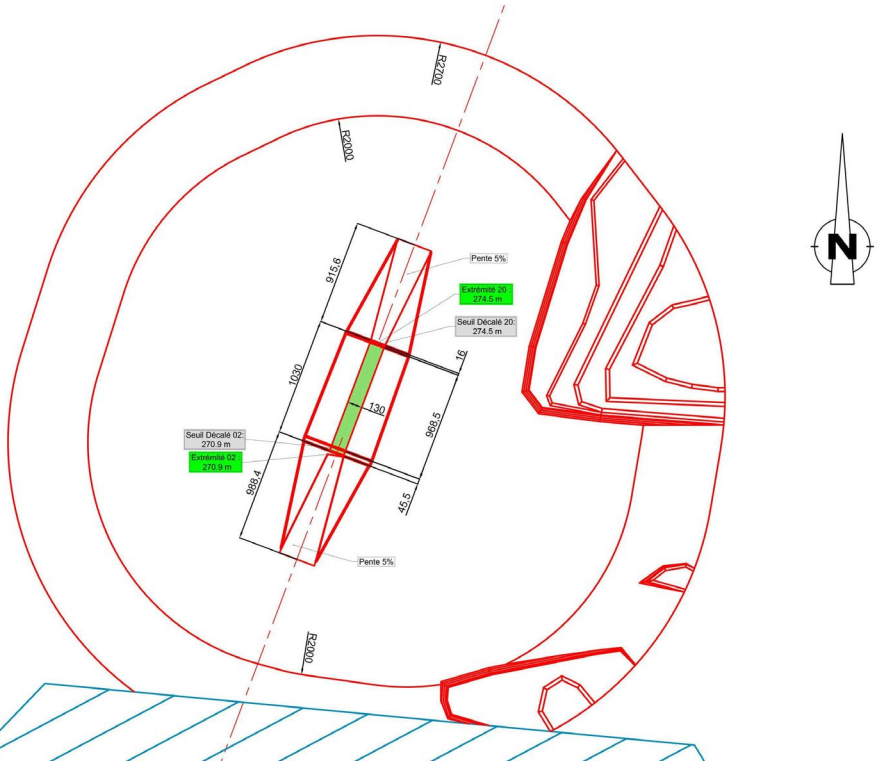
La surface conique a une **pente de 5 %** et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, **jusqu'à une hauteur de 35 mètres, soit une cote maximale de 355,3 mètres NGF.**

## II.2.6 - Croquis des surfaces de dégagement

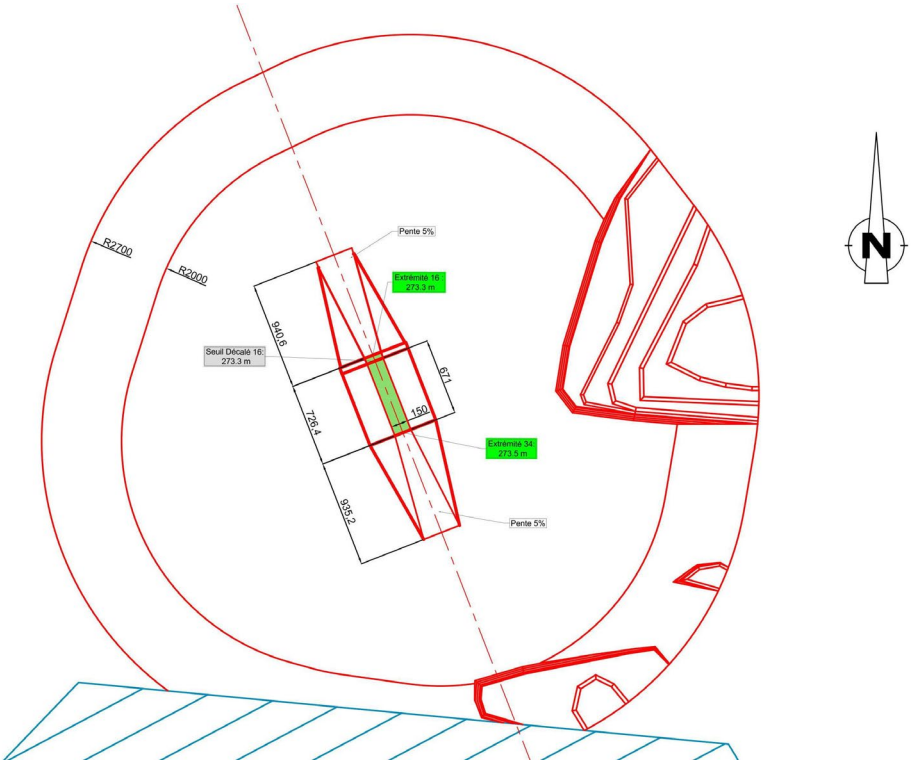
**Piste 10/28**



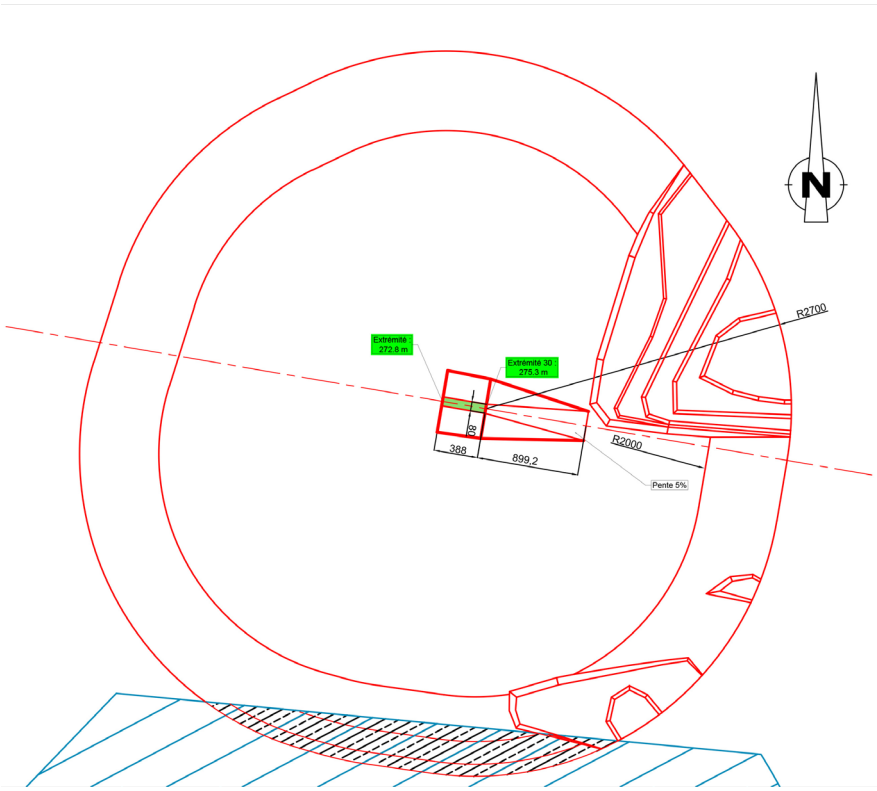

**Piste 02/20**



**Piste 16/34**

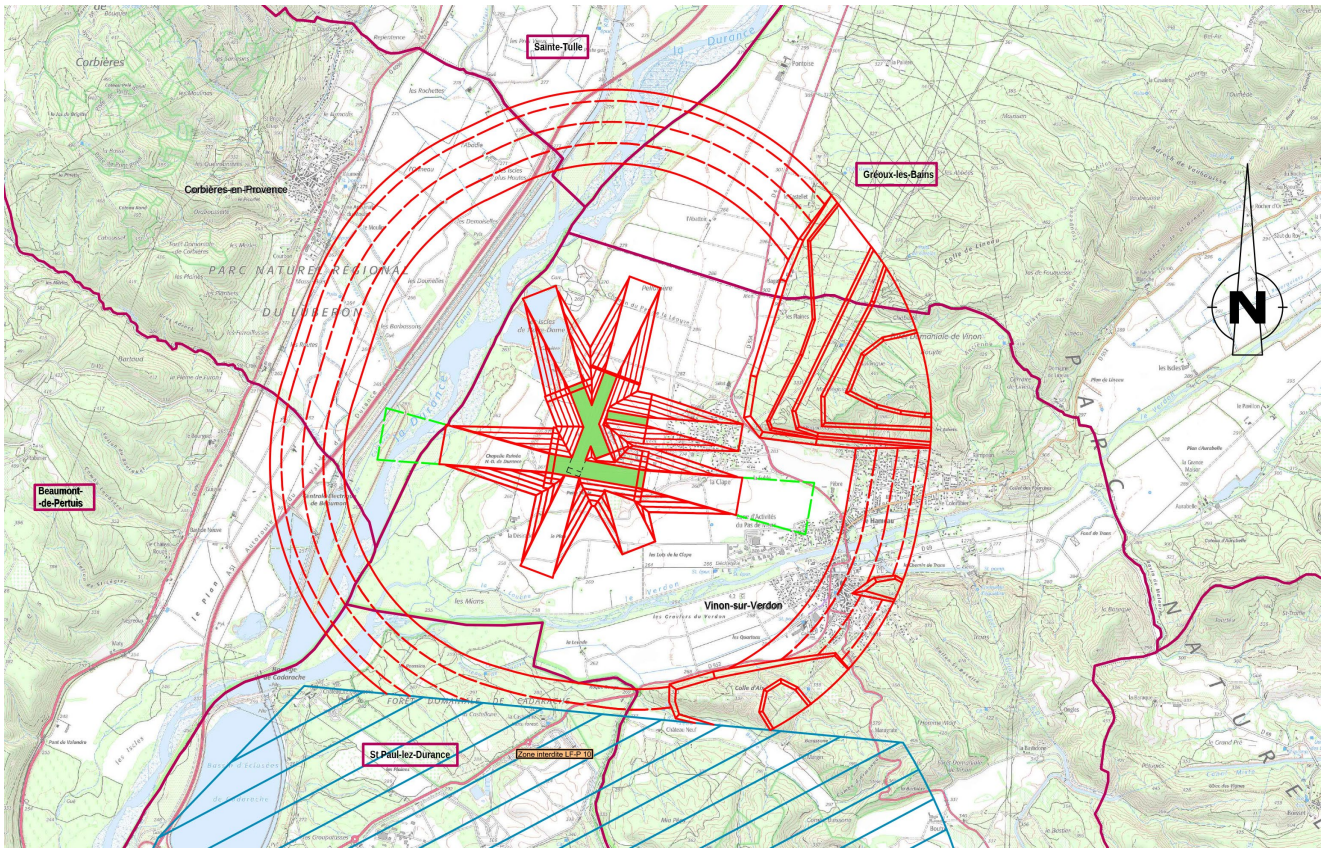



**Piste 30**



### II.2.7 - Assiette des dégagements

Le schéma ci-après précise l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.




Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont les suivantes :

- Département des Alpes-de-Haute-Provence (04)
  - **Corbières-en-Provence**
  - **Gréoux-les-Bains**
  - **Sainte-Tulle**
- Département des Bouches-du-Rhône (13)
  - **Saint-Paul-lez-Durance**
- Département du Var (83)
  - **Vinon-sur-Verdon**
- Département du Vaucluse (84)
  - **Beaumont-de-Pertuis**

### II.2.8 - Adaptations des surfaces

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irrémédiables et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Ces adaptations s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2).

Il est précisé que ces adaptations des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

Les adaptations de surface sont soit des adaptations dites globales, soit des adaptations dites ponctuelles.

**Adaptations globales**

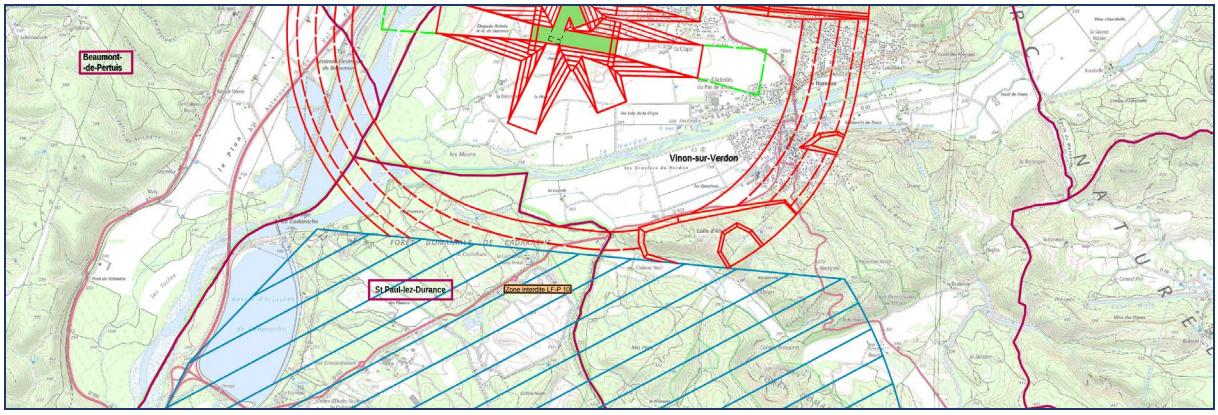
Les adaptations globales sont conçues à partir des obstacles existants et définissent les cotes en mètres NGF devant être respectées. Le périmètre de chaque adaptation globale dépend de la hauteur moyenne des obstacles existants dans le secteur concerné.

Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter les obstacles naturels ou artificiels existants dans le secteur concerné, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Le PSA de l'aérodrome de Vinon comporte trois adaptations globales :

**1. Suppression d'une partie des surfaces au sud de l'aérodrome (communes de Vinon-sur-Verdon et de Saint-Paul-lez-Durance)**

Cette suppression des surfaces de servitudes correspond à la zone interdite de survol au-dessus de la zone industrielle de Cadarache (Bouches-du-Rhône). Cette zone, créée dans la cadre des mesures de sûreté aérienne associée au site industriel de Cadarache, est identifiée « *LF-P 10 Cadarache* » (arrêté du 13 septembre 2012 portant création d'une zone interdite identifiée LF-P 10). Elle est active en permanence (H 24) et s'étend depuis la surface jusqu'à l'altitude de 1 280m NGF (4 200 pieds).

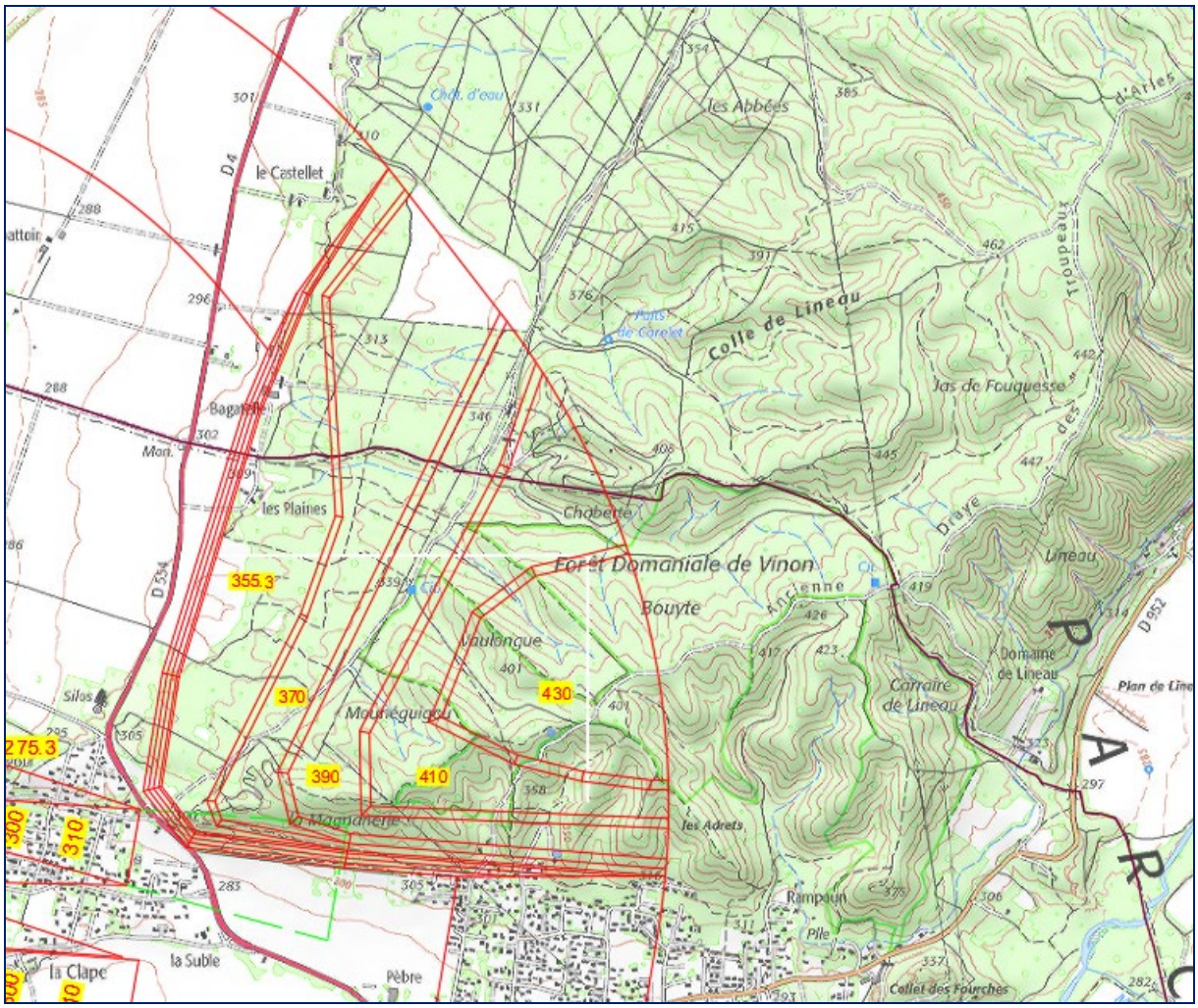


## 2. Adaptation Nord-Est (Communes de Vinon-sur-Verdon et de Gréoux-les-Bains)

L'adaptation globale consiste en un rehaussement de la surface horizontale intérieure et de la surface conique au droit d'un relief situé au nord-est de l'aérodrome (forêt domaniale de Vinon). Elle est composée de cinq plateaux.

Outre le relief, cette adaptation englobe des obstacles ponctuels existants, tels que des massifs boisés, des bâtiments et des lignes électriques moyenne et haute tensions.

Ces plateaux sont échelonnés par paliers, selon la configuration du terrain naturel. Leur altitude est fonction de la cote sommitale des obstacles ponctuels, respectivement : 335,3 m, 370 m, 390 m, 410 m et 430m NGF. Ces plateaux sont raccordés aux surfaces de base (surface horizontale et surface conique) par des surfaces dites « de rattrapage », dont la pente est de 60 % (voir plan A1 et A2).

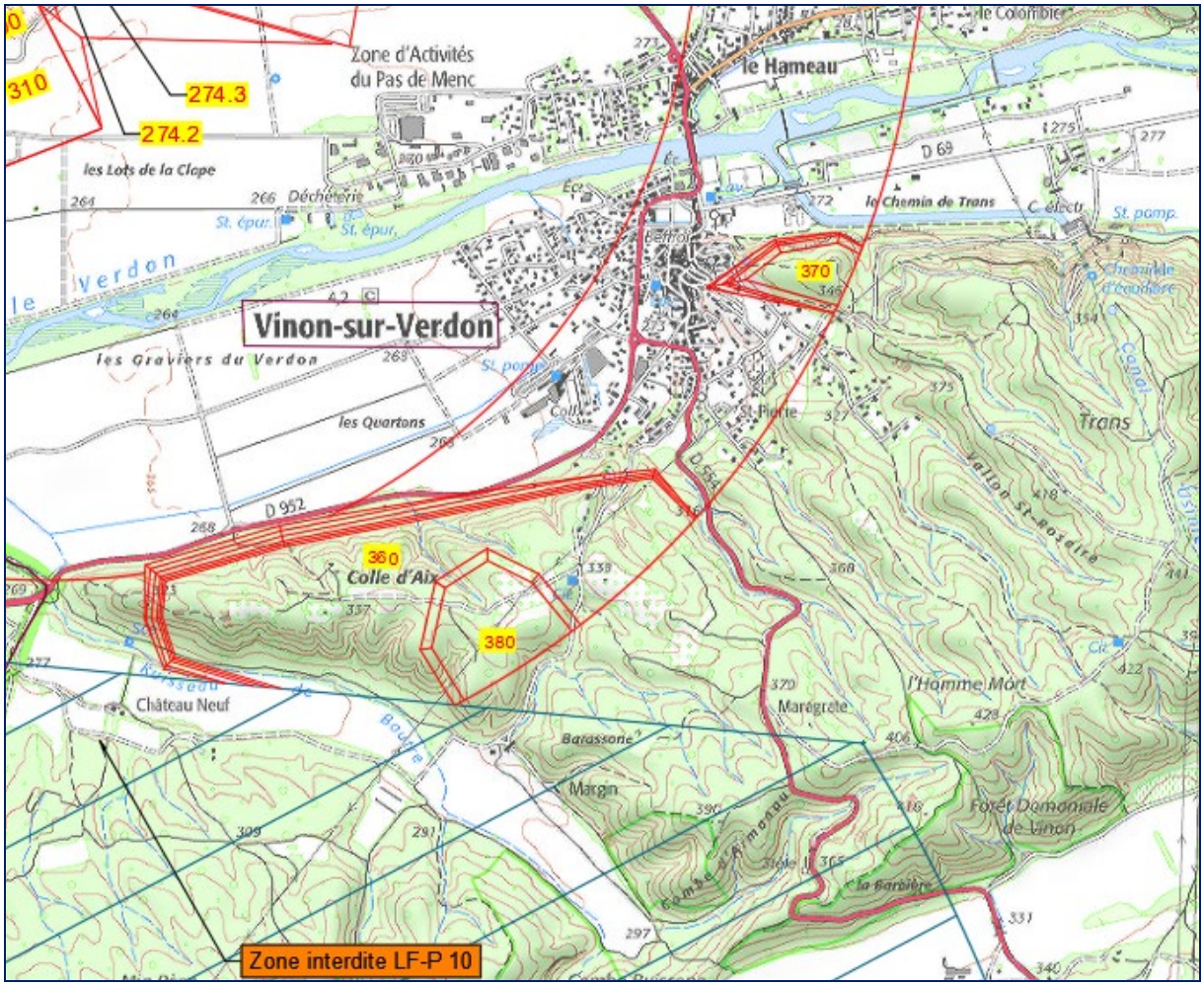


### 3. Adaptations Sud-Est (Commune de Vinon-sur-Verdon)

Les adaptations intéressent la partie Sud-Est de la surface horizontale intérieure et de la surface conique. Elles concernent deux secteurs distincts, à l'endroit où le relief dépasse les surfaces de base. Elles sont constituées de plateaux.

Ces deux adaptations englobent le relief, ainsi que les obstacles ponctuels existants qu'il supporte, notamment : massifs boisés, bâtiments, lignes électriques moyennes et haute tensions.

Les plateaux sont échelonnés par paliers, selon la configuration du terrain naturel. Leur altitude est fonction de la cote sommitale des obstacles ponctuels, respectivement : 370 m NGF pour la première adaptation et 360 m et 380 m NGF pour la seconde. Ces plateaux sont raccordés aux surfaces de base (surface horizontale et surface conique) par des surfaces dites « de rattrapages », dont la pente est de 60 % (voir plan A1 et A2)



**Adaptations ponctuelles**

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.
Ils sont repérés par le symbole ▲ ainsi que par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants :

| Numéro de l'obstacle | Surface concernée<br>Nature de l'obstacle | Altitude de l'obstacle à son sommet<br>en mètres (*) | Hauteur de dépassement<br>en mètres | Commune |
|---|---|---|---|---|
| A | Surface horizontale<br>Bâtiment (silo) | 323,88 | 3,58 | Vinon-sur-Verdon |

# 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

## I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 du code des Transports).

Il s'agit d'obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces.

Ils sont repérés par le symbole ▲ ainsi que par un chiffre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants :

| Numéro de l'obstacle | Surface concernée<br>Nature de l'obstacle | Altitude de l'obstacle à son sommet en mètres (NGF) | Hauteur de dépassement (mètres) | Commune |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Surface latérale et trouée d'atterrissage Est associées à la piste 30 (seuil 30)<br>Arbres (zone boisée) | de 303,96 à 310,02 | De 1,87 à 6,35 | Vinon-sur-Verdon |
| 2 | Trouée d'atterrissage Est associée à à la piste 30 (seuil 30)<br>Arbre | 290,71 | 2,81 | Vinon-sur-Verdon |
| 3 | Trouée de décollage Ouest associée à la piste 10/28<br>Arbre | 277,71 | 0,21 | Vinon-sur-Verdon |
| 4 | Surface conique<br>Pylône ligne HT (*) | 335,79 | 4,81 | Vinon-sur-Verdon |

(*) L'obstacle « (4) Pylône ligne HT » devra être balisé de jour.

# TRAITEMENT DES OBSTACLES

## I.1 - OBSTACLES EXISTANTS

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

La mise en conformité de l'obstacle par rapport au plan de servitudes aéronautiques approuvé peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles L.6351-2 à 5 et R.6351-7 à 29 du code des Transports.

Les articles R.6351-15 à D.6351-17 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

## I.2 - OBSTACLES À VENIR

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

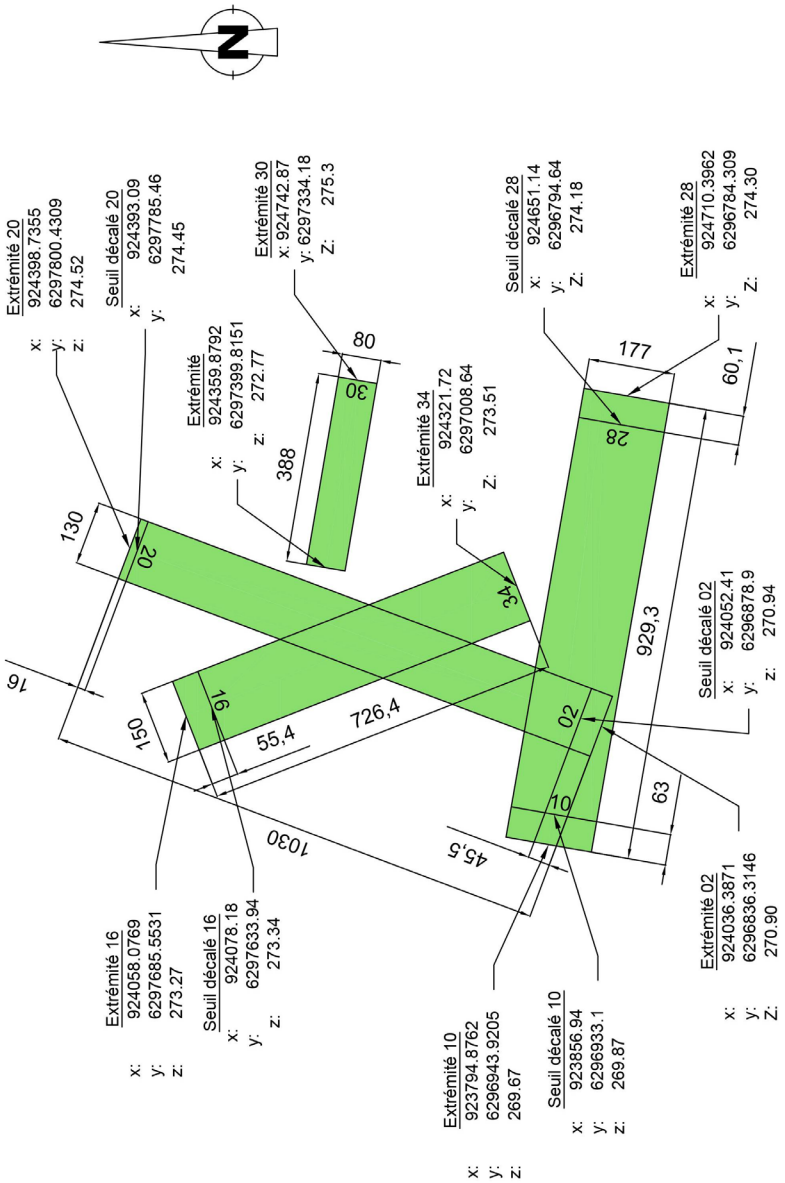
S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

# 3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de référence et de coordonnées planimétrique en vigueur.

| SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET PLANIMÉTRIQUE | | | |
|---|---|---|---|
| **ZONE** | **SYSTÈME GÉODÉSIQUE** | **ELLIPSOÏDE ASSOCIÉ** | **PROJECTION** |
| France Métropolitaine | RGF 93 | IAG GRS 1980 | Lambert 93 |
| **SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE** | | | |
| France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse | | NGF - IGN 1969 | |

Les distances sont exprimées en mètres et calculées en projection planimétrique à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes. Elles peuvent donc différer légèrement des longueurs physiques des infrastructures telles que déclarées sur la publication d'information aéronautique.

***Schéma***