

DEPARTEMENT  
DES  
**DEUX-SEVRES**



**VILLE DE NIORT**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL**

**SEANCE DU 25 NOVEMBRE 2019**

Conseillers en exercice : 45

Votants : 36

Convocation du Conseil Municipal :  
le 19/11/2019

Affichage du Compte-Rendu Sommaire  
et affichage intégral :  
le 02/12/2019

**Délibération n° D-2019-460**

**Aérodrome de Niort-Marais poitevin - Révision du Plan de  
Servitudes Aéronautiques de dégagement**

**Président :**

**MONSIEUR JÉRÔME BALOGE**

**Présents :**

Monsieur Jérôme BALOGE, Monsieur Marc THEBAULT, Madame Rose-Marie NIETO, Monsieur Alain BAUDIN, Madame Christelle CHASSAGNE, Madame Jacqueline LEFEBVRE, Monsieur Michel PAILLEY, Monsieur Luc DELAGARDE, Monsieur Lucien-Jean LAHOUSSE, Madame Jeanine BARBOTIN, Monsieur Dominique SIX, Madame Elisabeth BEAUVAIS, Madame Marie-Paule MILLASSEAU, Madame Catherine REYSSAT, Monsieur Dominique DESQUINS, Monsieur Eric PERSAIS, Madame Yvonne VACKER, Monsieur Elmano MARTINS, Monsieur Guillaume JUIN, Madame Christine HYPEAU, Monsieur Fabrice DESCAMPS, Monsieur Florent SIMMONET, Madame Valérie BELY-VOLLAND, Madame Yamina BOUDAHMANI, Monsieur Romain DUPEYROU, Monsieur Jean-Romée CHARBONNEAU, Monsieur Nicolas ROBIN, Monsieur Jacques TAPIN.

**Secrétaire de séance :** Madame Yvonne VACKER

**Excusés ayant donné pouvoir :**

Madame Dominique JEUFFRAULT, ayant donné pouvoir à Madame Jeanine BARBOTIN, Madame Sylvette RIMBAUD, ayant donné pouvoir à Monsieur Guillaume JUIN, Madame Agnès JARRY, ayant donné pouvoir à Madame Yamina BOUDAHMANI, Madame Marie-Chantal GARENNE, ayant donné pouvoir à Madame Christine HYPEAU, Monsieur Simon LAPLACE, ayant donné pouvoir à Madame Christelle CHASSAGNE, Madame Monique JOHNSON, ayant donné pouvoir à Monsieur Jacques TAPIN, Madame Fatima PEREIRA, ayant donné pouvoir à Monsieur Lucien-Jean LAHOUSSE, Madame Catherine HUVELIN, ayant donné pouvoir à Monsieur Florent SIMMONET

**Excusés :**

Madame Anne-Lydie HOLTZ, Madame Cécilia SAN MARTIN ZBINDEN, Madame Carole BRUNETEAU, Madame Josiane METAYER, Monsieur Pascal DUFORESTEL, Monsieur Alain PIVETEAU, Madame Elodie TRUONG, Madame Nathalie SEGUIN, Madame Isabelle GODEAU.

**Direction Gestion Urbaine**  
**Réglementaire**

**Aérodrome de Niort-Marais poitevin - Révision du**  
**Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement**

Monsieur Michel PAILLEY, Adjoint au Maire expose :

Mesdames et Messieurs,

Sur proposition de Monsieur le Maire

La Ville de Niort est propriétaire et exploitant en régie directe de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin depuis le 1er janvier 2007. La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du sud-ouest, dans un courrier en date du 24 janvier 2019, a sollicité la Ville de Niort afin d'actualiser le Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement de son aérodrome conformément aux dispositions des articles L.6353-1 et L.6351-2 du Code des Transports et de l'article L.126-11 du Code de l'Urbanisme.

Le Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) permet d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, la protection de l'aérodrome contre l'érection d'obstacles de nature à menacer la sécurité de son exploitation lors des phases d'atterrissage et de décollage mais également de protéger et pérenniser le développement des infrastructures.

Ce document, élaboré le 3 août 1983, doit être aujourd'hui revu et actualisé. Il doit tenir compte des évolutions enregistrées et des projets identifiés en terme d'infrastructures aéronautiques, de typologies d'aéronefs qui utilisent la plateforme et ses installations, de trafic commercial et d'aviation générale et militaire pour que les équipements de navigation aérienne prennent en compte notamment les phases d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

La révision du PSA est également l'opportunité pour la Ville de Niort de matérialiser l'évolution de son aérodrome notamment pour son « stade ultime de développement » (extension maximale des infrastructures et règles d'exploitation à long terme) en figeant par exemple la possibilité d'allongement de la piste à 2 100 m pour répondre aux besoins éventuels de futurs d'aéronefs.

Il est proposé au Conseil municipal de bien vouloir :

- acter la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin conformément au processus établi par la Direction Générale de l'Aviation Civile et la réglementation en vigueur ;

- approuver les fiches techniques de renseignement élaborées conjointement par la Ville de Niort et la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile.

**LE CONSEIL  
ADOpte**

Pour :	36
Contre :	0
Abstention :	0
Non participé :	0
Excusé :	9

Pour le Maire de Niort,  
**Jérôme BALOGÉ**  
L'Adjoint délégué

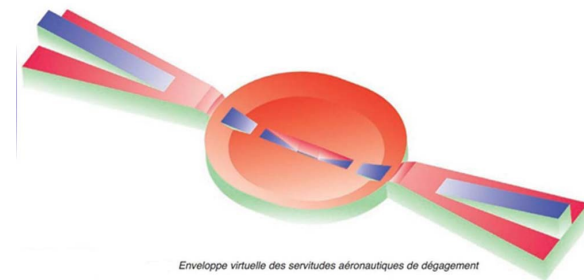
Signé

Michel PAILLEY

# Aérodrome de Niort-Marais poitevin

## Projet de révision d'un plan de servitudes aéronautiques

*Réunion du 3 mai 2019*



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

# Plan de la présentation

**Introduction** : objet et portée d'un PSA

## **1) La procédure d'élaboration d'un Plan de Servitudes Aéronautiques**

- ❖ Les différents acteurs intervenant dans la procédure d'élaboration d'un PSA
- ❖ Le cadre juridique
- ❖ Les étapes de la procédure d'établissement d'un PSA
  - ✓ L'élaboration d'un projet de PSA
    - La décision d'établissement/révision d'un PSA
    - Le renseignement de la FTR
    - L'élaboration d'un avant-projet de PSA (« APPSA » / « surfaces de base »)
    - L'élaboration d'un projet de PSA (« APPSA » + étude d'évaluation des obstacles)
  - ✓ « La prise en considération »
  - ✓ L'instruction locale (*Conférence entre services + Enquête publique*)
  - ✓ L'approbation du PSA

## **2) Description des surfaces d'un plan de servitudes aéronautiques**

- ❖ Les trouées (*d'atterrissage et de décollage*)
- ❖ La surface horizontale
- ❖ Les surfaces latérales
- ❖ La surface conique

## **3) La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin**



# Objet et portée d'un PSA

## ➤ Objet :

- ✓ **Sécurité aérienne** : assurer la protection de l'aérodrome contre l'érection d'obstacles qui seraient de nature à menacer la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome, lors des phases d'atterrissages et de décollages
- ✓ **Développement de l'aérodrome** : permet de protéger et d'assurer le développement des infrastructures

## ➤ Portée :

- ✓ **Servitude d'utilité publique** → **PSA opposable aux tiers**, qui fait l'objet d'une enquête publique ; le PSA est annexé aux documents d'urbanisme de la commune (*PLU, carte communale...*)
- ✓ Est établi sur la base du « stade ultime de développement de l'aérodrome » → extension maximale des infrastructures et règles d'exploitation **à long terme**.

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## *Les principaux acteurs intervenant dans la procédure d'élaboration d'un PSA*

- **Le propriétaire « créateur » de l'aérodrome** : définition du stade ultime de développement de la plateforme (*FTR*), avis sur le projet de PSA
- **L'exploitant (si différent)** : avis sur le projet de PSA
- **Les services de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC):**
  - **La Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest (DSAC-SO)** : suivi de la procédure d'élaboration du PSA au niveau local
  - **La Direction du transport aérien (DTA)** : programmation de la révision/élaboration des PSA, « *prise en considération* », approbation du PSA, prise en charge financière des coûts
  - **Le Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA)** : élaboration technique du PSA
  - **La Direction des services de la navigation aérienne (DSNA)** : avis sur la FTR et sur le projet de PSA
- **Les services du Préfet ou services désignés par le Préfet** : instruction locale du PPSA et publicité du PSA approuvé

# I - PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT D'UN PSA

## CADRE JURIDIQUE

La réglementation relative aux PSA se retrouve dans :

- ✓ **Le code des transports**
- ✓ **Le code de l'aviation civile**
- ✓ **Le code des postes et télécommunications**
- ✓ **Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (*l'enquête publique*)**
- ✓ **Le code de l'urbanisme (*lien avec les documents d'urbanisme / servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols*)**
- ✓ **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 - Procédure d'établissement d'un PSA

## *Etapas de la procédure d'établissement*

1. Décision d'établissement ou de révision d'un PSA
2. Etablissement d'un projet de PSA
3. « *Prise en considération* » (= validation du projet de PSA par le ministre)
4. Instruction locale
  - ✓ *Conférence entre services* (= consultation des services intéressés)
  - ✓ *Enquête publique*
5. Approbation du PSA
6. Mesures de publicité

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## 1 – La décision d'établissement/révision d'un PSA

### Pourquoi établir un PSA pour un aéroport ?

- ❖ l'aéroport n'est pas encore doté d'un PSA alors qu'il entre dans le champ d'application des PSA
  - ❖ afin de protéger l'aéroport face au développement de l'urbanisme
  - ❖ **pour les aéroports dotés d'un PSA antérieur à 2007, il s'agit de répondre à la nouvelle réglementation (*arrêté du 7 juin 2007 modifié*)**
  - ❖ à la demande du préfet, de l'exploitant/créateur ...
- ➔ De façon générale, la décision émane de la DGAC (*DTA sur proposition de la DSAC/IR*)

➔ **L'aéroport de Niort-Marais poitevin dispose d'un Plan de servitudes aéronautiques approuvé par arrêté ministériel du 3 août 1983. Il convient de le réviser afin qu'il réponde aux normes de l'arrêté PSA du 7 juin 2007 modifié**

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## 2 – l'établissement d'un projet de PSA

### 2.1 renseignement de la fiche technique de renseignement (FTR) :

- ✓ elle comporte tous les renseignements utiles à l'élaboration d'un avant-projet de PSA (*caractéristiques géométriques du système de piste(s), code de référence, types d'approches, coordonnées géographiques des seuils etc, au stade actuel et au stade ultime de développement de l'aérodrome*).
- ✓ Elle est pré-renseignée par le SNIA et la DSAC-SO, puis complétée par le propriétaire / exploitant de l'aérodrome, et le cas échéant par le prestataire de services de la navigation aérienne.

➔ **Étape en cours pour la révision du PSA de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin**

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## 2 – l'établissement d'un projet de PSA

### 2.2 établissement d'un avant-projet de PSA (APPSA):

- ✓ *Une fois complétée, la FTR est retournée à la DSAC-SO qui la vérifie, puis la transmet au SNIA pour production d'un avant-projet de PSA (= surfaces de bases du PSA, découlant de l'application de l'arrêté du 7 juin 2007 modifiée).*
- ✓ *L'avant-projet de PSA se compose d'un plan d'ensemble, d'un ou plusieurs plans partiels ou de détails et d'une note annexe.*
- ✓ *Cet avant-projet de PSA va servir à la construction d'un projet de PSA (= les surfaces de base de l'APPSA + la géographie de la zone concernée et les obstacles).*

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## 2 – l'établissement d'un projet de PSA

### 2.3 établissement d'un projet de PSA:

Trois étapes sont nécessaires pour réaliser un projet de PSA.

- ✓ La réalisation d'un levé topographique et l'identification des obstacles dans les surfaces de l'APPSA. Ce relevé est réalisé par un géomètre sur commande de la DSAC-SO.
- ✓ Une étude d'évaluation d'obstacles réalisée par la DSAC-SO : elle permet d'identifier les obstacles perçant les servitudes imposées par l'APPSA et de proposer des solutions (traitement de l'obstacle ou adaptation des surfaces de base de l'APPSA ...)
- ✓ Réalisation du projet de PSA (PPSA) : il se compose des mêmes documents que l'APPSA, mais ceux-ci intègrent les éléments du relevé d'obstacles ainsi que les adaptations ou propositions de traitement des obstacles.

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## 3 – « prise en considération » du PPSA et instruction locale

### 3.1 la prise en considération:

- ✓ Il s'agit de la validation du PPSA par le ministre de la transition écologique et solidaire, avant le lancement de l'instruction locale
- ✓ Le ministre (*la Direction du transport aérien par délégation*) demande au(x) préfet(s) compétent(s) de lancer l'instruction locale du PPSA.

### 3.2 l'instruction locale du dossier : 2 étapes

- ✓ Une consultation des services concernés («conférence entre les services») : organisée par le préfet compétent, elle a pour but de recueillir les avis de services de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics (*RFF, ERDF, RTE, CCI etc*), et des professionnels aéronautiques (*créateur de l'aérodrome, exploitant, usagers, affectataire secondaire ...*). La consultation a une durée d'au moins 2 mois.
- ✓ Une enquête publique : elle est organisée par le préfet compétent, ou le préfet coordonnateur. L'enquête publique a une durée d'au moins 15 jours.

# I - Procédure d'établissement d'un PSA

## 4 – Approbation du PSA

### 4.1 l'approbation du PSA se fait :

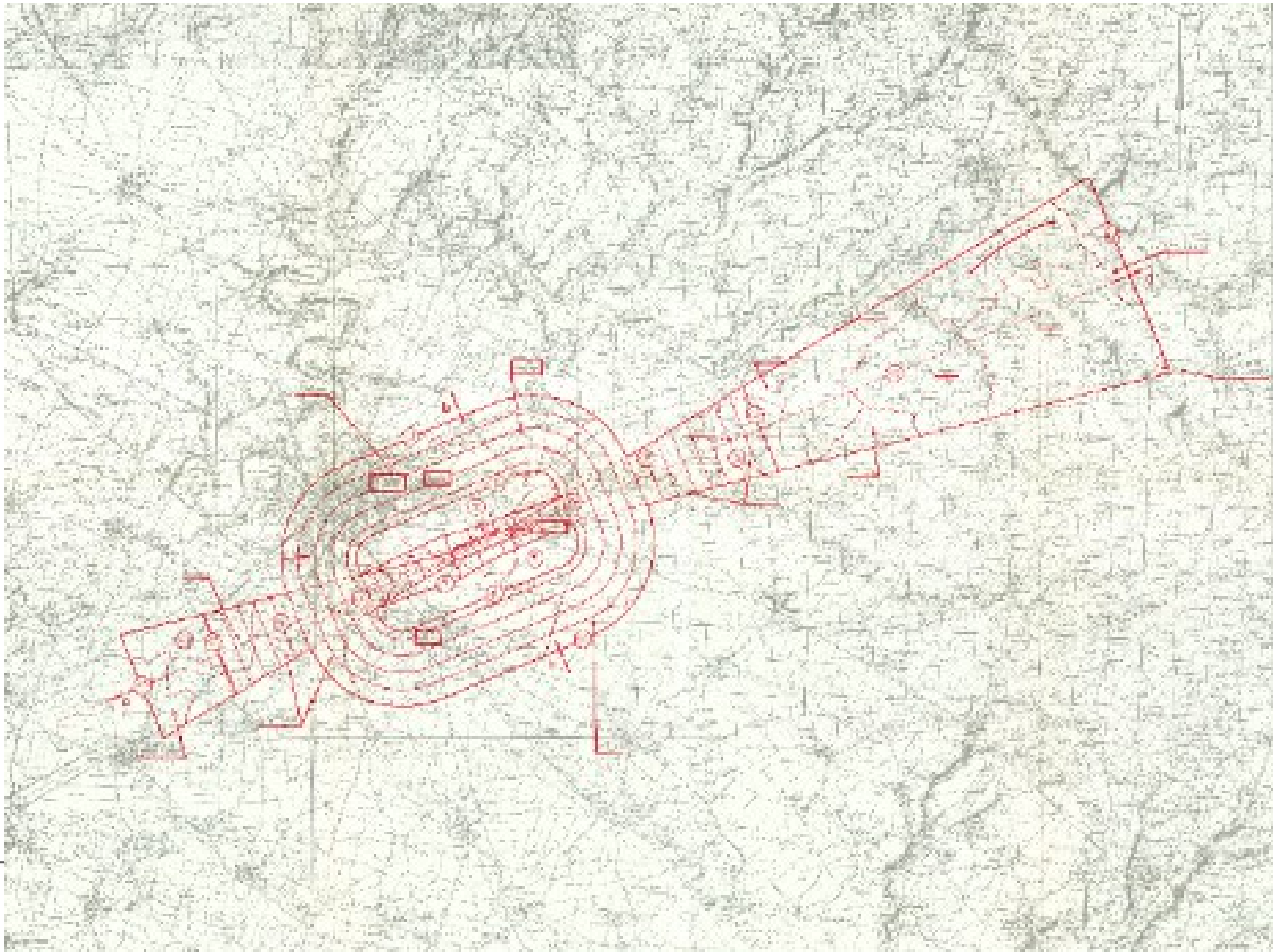
- ✓ Pour les aérodromes d'intérêt national ou international
    - Par décret en Conseil d'Etat (*règle générale*);
    - Par arrêté ministériel (*DTA par délégation*) si les conclusions du rapport d'enquête publique et les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont favorables
    - Pour les autres aérodromes, le plan de servitudes aéronautiques est approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, (en accord, s'il y a lieu, avec le ministre de la défense)
- ➔ Cas de Niort-Marais Poitevin

### 4.2 la publicité du PSA

- ✓ Une fois le texte d'approbation signé, il est publié au JORF (*publication par extrait*)
- ✓ Des mesures de publicité sont également prévues par le code de l'aviation civile : dépôt dans les mairies des communes concernées par le PSA , avis de dépôt par voie d'affichage public et d'insertion dans la presse du département *etc.*

➔ Les servitudes définies par le plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de leur publication au JORF contrairement à la règle commune selon laquelle la date d'entrée en vigueur d'un texte est celle du lendemain de la publication au JO.

## 2 – Surfaces du PSA actuellement applicables de Niort-Marais poitevin (arrêté du 3 août 1983)



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire





# 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin Pistes (Délibération en conseil municipal)



direction générale  
de l'Aviation civile

service national  
d'ingénierie  
aéroportuaire

département  
programmation  
environnement  
aménagement

## SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

### FICHE TECHNIQUE DE RENSEIGNEMENTS RELATIVE AUX INFRASTRUCTURES (PISTES, FATO) ET AUX MODES D'EXPLOITATION

#### AERODROME DE NIORT MARAIS POITEVIN

Caractéristiques de base nécessaires à l'élaboration des servitudes

Transmis à \_\_\_\_\_ le \_\_\_/\_\_\_/20\_\_

Retourné au SNLA le \_\_\_/\_\_\_/20\_\_

Contact DSAC (chef de projet MOA) : Frédérique JARRY	Contact SNIA (chef de projet MOE) : Fabien ANFRAY
Nombre de piste(s) à protéger : <b>2 (+ piste ULM ?)</b>	Nombre de FATO(s) à protéger : <b>0</b>
Coordonnées géographiques WGS84 (ou projection Lambert 93)	
Altitudes en mètres rattachées au nivellement général de la France (IGN 69)	
Altitude de référence de l'aérodrome (point le plus élevé des surfaces utilisables pour l'atterrissage) : <b>61,3 mètres NGF</b>	
<b>Préambule</b> La programmation relative à l'actualisation des plans de servitudes aéronautiques (PSA) arrêtée pour l'année 2019 a retenu l'aérodrome de <b>Niort Marais Poitevin</b> Le futur PSA devra se conformer aux spécifications techniques de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié. <i>Les éléments techniques à prendre en considération pour l'élaboration du PSA doivent être précisés en complétant cette fiche.</i> <b>Les éléments indiqués doivent prendre en compte les infrastructures et l'exploitation de l'aérodrome prévues dans le stade ultime du développement de l'aérodrome.</b> <b>Néanmoins, la description des infrastructures et de l'exploitation actuelles doit également être fournie pour distinguer le cas échéant, parmi les obstacles devant être supprimés au stade ultime, ceux devant être supprimés immédiatement.</b>	



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

### 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin

Page à remplir pour chaque piste																
CARACTERISTIQUES DE LA PISTE N°07/25																
PISTE PRINCIPALE REVETUE																
		Stade actuel		Stade ultime												
Chiffre et lettre de code de référence de la piste		3C														
Longueur et largeur (m)		30		A renseigner												
QFU : 07	TODA (m)	1783		A renseigner												
	TORA (m)	1783		A renseigner												
	LDA (m)	1783		A renseigner												
QFU : 25	TODA (m)	1783		A renseigner												
	TORA (m)	1783		A renseigner												
	LDA (m)	1632		A renseigner												
La piste est-elle exploitée aux instruments (i.e. dotée d'au moins une procédure aux instruments sur au moins un de ses QFU) ? OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>																
CALAGE DE LA PISTE (ACTUELLE)																
Points d'infrastructures		Latitude WGS 84 (ou X Lambert 93)	Longitude WGS 84 (ou Y Lambert 93)	Altitude	Les éventuels points hauts et bas peuvent être déduits du plan (à fournir le cas échéant) du profil en long de la piste. En présence de prolongement dégagé, préciser également l'altitude la plus élevée de son axe ou fournir le plan de son profil en long.  Source des données à préciser (SIA, géomètre ?) :											
Extrémité 07		46°18'30,0063"N 437 489,03	00°24'43,5512"O 6 584 387,49	43,9 m (43,87)												
Seuil décalé 25	Longueur : 151 m	46°18'50,30"N	00°23'33,12"O	200 ft												
Extrémité 25		46°18'52,1680"N 439 161,37	00°23'26,6241"O 6 584 999,69	61,2 m (61,16)												
<a href="#">nopia wgs84</a> sauf seuil décalé 25 (AIP), ce dernier pourra être vérifié à l'occasion du levé géomètre																
AIDES VISUELLES																
Utilisation (actuelle ou prévue) d'indicateurs visuels de pente d'approche			Présence (actuelle ou prévue) d'une rampe d'approche (piste revêtue uniquement) :													
<ul style="list-style-type: none"> <li>QFU 25 : pente PAPI : ?° angle de calage (A) : ?°</li> <li>QFU __ : pente PAPI : __° angle de calage (A) : __°</li> </ul>			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Longueur actuelle</th> <th>Longueur prévue</th> <th>Valeur de la pente (maxi 3,5 %)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>QFU __</td> <td></td> <td></td> <td>/</td> </tr> <tr> <td>QFU __</td> <td></td> <td></td> <td>/</td> </tr> </tbody> </table>			Longueur actuelle	Longueur prévue	Valeur de la pente (maxi 3,5 %)	QFU __			/	QFU __			/
	Longueur actuelle	Longueur prévue	Valeur de la pente (maxi 3,5 %)													
QFU __			/													
QFU __			/													
La note annexe du PSA précisera que le plan des feux du dispositif d'approche passe par le centre optique des feux. Il n'est donc pas indispensable de préciser le profil en long (pente) du dispositif qui ne sera pas représenté sur les plans.																





### 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin Pistes

Page à remplir pour chaque QFU et pour chaque trouée d'atterrissage souhaitée,					
<i>Une trouée d'atterrissage peut protéger plusieurs procédures d'approches (actuelles et/ou futures) de trajectoires moyennes identiques</i>					
<b>PISTE ET QFU CONCERNES : 25</b>			<b>PROCEDURE(S) CONCERNEE(S) : GNSS</b>		
TYPE D'EXPLOITATION					
Seuil utilisé à vue			Seuil utilisé en conditions de vol aux instruments et pour lequel sont définies des		
			Approches classiques / APV		(piste revêtue uniquement)
De jour	De nuit avec PAPI	De nuit sans PAPI	Approches suivies de VPT et/ou MVL, ou approches directes dotées, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA > valeur minimale prescrite pour les VPT/MVL et d'une RVR requise > valeur minimale de visibilité prescrite pour les VPT/MVL <sup>(1)</sup>		Autre
<input type="checkbox"/> ?	<input type="checkbox"/> ?	<input type="checkbox"/> ?	<input type="checkbox"/> ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Trouée « à vue »</i>	<i>Trouée « approche classique »</i>	<i>Trouée « à vue »</i>		<i>Trouée « approche classique »</i>	<i>Trouée « approche de précision »</i>
APV = approche avec guidage vertical OCH = hauteur de franchissement d'obstacle VPT = manœuvre à vue imposée (MVI) MVL = manœuvre à vue libre MDA = altitude de descente minimum RVR = portée visuelle de piste			<sup>(1)</sup> ces valeurs minimales prescrites pour les manœuvres à vue (VPT/MVL) sont les suivantes (instruction n°110010 du 8 février 2011 relative à la détermination des minimums opérationnels d'aérodrome) :		
			Catégorie de l'avion		
			A	B	C
			MDH (ft)	400	500
			VIS (m)	1500	1600
			600	2400	3600
Le cas échéant, le choix des spécifications souhaitées pour la construction de la trouée d'atterrissage doit être précisé en cochant la (ou les) case(s) correspondante(s), les spécifications les plus contraignantes seront retenues.					
DESCRIPTION EN PLAN DE LA TRAJECTOIRE MOYENNE DE TERMINEE POUR LES AERONEFS, CORRESPONDANT A LA TROUEE D'ATTERRISSAGE SOUHAITEE					
Dans le cas de procédure courbe, il est nécessaire de préciser (description littérale ou schéma) les paramètres suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Longueur de l'alignement (généralement) droit à partir de l'origine de la trouée</li> <li>- Angle et rayon de virage</li> <li>- Azimut magnétique (cap) de la section droite précédent le virage</li> </ul>					



### 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin Pistes

<p><b>Page à remplir pour chaque QFU et pour <u>chaque trouée d'atterrissage</u> souhaitée,</b></p> <p><i>Une trouée d'atterrissage peut protéger plusieurs procédures d'approches (actuelles et/ou futures) de trajectoires moyennes identiques</i></p>																													
<b>PISTE ET QFU CONCERNES : 13</b>			<b>PROCEDURE(S) CONCERNEE(S) : VOR/DME MVI, MVI, MVL (précédé d'une approche 31)</b>																										
<b>TYPE D'EXPLOITATION</b>																													
Seuil utilisé à vue			Seuil utilisé en conditions de vol aux instruments et pour lequel sont définies des																										
			Approches classiques / APV avec OCH ≥ 300 ft				(piste revêtue uniquement)																						
De jour	De nuit avec PAPI	De nuit sans PAPI	Approches suivies de VPT et/ou MVL, ou				Autre	APV avec OCH < 300 ft	Approches de précision																				
			Approches directes dotées, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA > valeur minimale prescrite pour les VPT/MVL et d'une RVR requise > valeur minimale de visibilité prescrite pour les VPT/MVL <sup>(1)</sup>						Cat. I	Cat. II	Cat. III																		
			?	?																									
<i>Trouée « à vue »</i>	<i>Trouée « approche classique »</i>		<i>Trouée « à vue »</i>			<i>Trouée « approche classique »</i>		<i>Trouée « approche classique »</i>	<i>Trouée « approche de précision cat I »</i>	<i>Trouée « approche de précision cat II ou III »</i>																			
<p>APV = approche avec guidage vertical            OCH = hauteur de franchissement d'obstacle            VPT = manœuvre à vue imposée (MVI)            MVL = manœuvre à vue libre            MDA = altitude de descente minimum            RVR = portée visuelle de piste</p>				<p><sup>(1)</sup> ces valeurs minimales prescrites pour les manœuvres à vue (VPT/MVL) sont les suivantes (instruction n°09-169 DTA du 13 juillet 2009 relative à la détermination des minimums opérationnels d'aérodrome) :</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4" style="text-align: center;">Catégorie de l'avion</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">A</th> <th style="text-align: center;">B</th> <th style="text-align: center;">C</th> <th style="text-align: center;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"><i>MDH (ft)</i></td> <td style="text-align: center;">400</td> <td style="text-align: center;">500</td> <td style="text-align: center;">600</td> <td style="text-align: center;">700</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><i>VIS (m)</i></td> <td style="text-align: center;">1500</td> <td style="text-align: center;">1600</td> <td style="text-align: center;">2400</td> <td style="text-align: center;">3600</td> </tr> </tbody> </table>								Catégorie de l'avion				A	B	C	D	<i>MDH (ft)</i>	400	500	600	700	<i>VIS (m)</i>	1500	1600	2400	3600
	Catégorie de l'avion																												
	A	B	C	D																									
<i>MDH (ft)</i>	400	500	600	700																									
<i>VIS (m)</i>	1500	1600	2400	3600																									
<p><i>Le cas échéant, le choix des spécifications souhaitées pour la construction de la trouée d'atterrissage doit être précisé en cochant la (ou les) case(s) correspondante(s), les spécifications les plus contraignantes seront retenues.</i></p>																													
<b>DESCRIPTION EN PLAN DE LA TRAJECTOIRE MOYENNE DETERMINEE POUR LES AERONEFS, CORRESPONDANT A LA TROUEE D'ATTERRISSAGE SOUHAITEE</b>																													
<p>Seuil exploité de jour et de nuit avec PAPI, à vue et avec approches aux instruments suivies de VPT et/ou MVL.</p> <p>Trouée rectiligne, a priori selon spécifications « piste exploitée à vue » (à confirmer).</p>																													



### 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin Pistes

Page à remplir pour chaque QFU et pour **chaque trouée de décollage** souhaitée

*Une trouée de décollage peut protéger plusieurs procédures de départs (actuelles et/ou futures) de trajectoires moyennes identiques.*

**PISTE ET QFU CONCERNES : 25** PROCEDURE(S) CONCERNEE(S) : \_\_\_\_\_

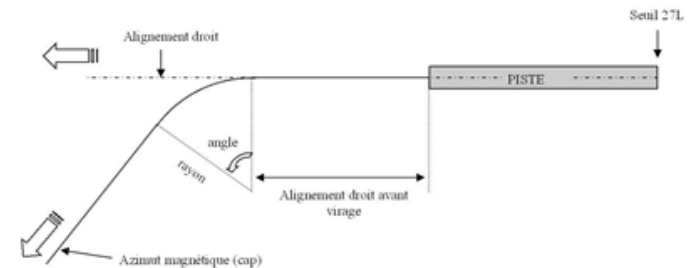
**DESCRIPTION EN PLAN DE LA TRAJECTOIRE MOYENNE DETERMINEE POUR LES AERONEFS, CORRESPONDANT A LA TROUEE DE DECOLLAGE SOUHAITEE**

Dans le cas de procédure courbe, il est nécessaire de préciser (description littérale ou schéma) les paramètres suivants :

- Longueur de l'alignement droit à partir de l'origine de la trouée ou à partir de l'extrémité de la piste
- Angle et rayon de virage
- Azimut magnétique (cap) de la section droite suivant le virage

L'AIP (AD2 LFBN TXT 01) demande, dans la mesure du possible de prendre après décollage un cap 260° pour les VFR de nuit.

Trouée courbe supplémentaire à ajouter ?



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

### 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin

Page à remplir pour chaque piste				
CARACTERISTIQUES DE LA PISTE N°07 L/25 R				
PISTE SECONDAIRE EN HERBE				
		Stade actuel	Stade ultime	
Chiffre et lettre de code de référence de la piste		?		
Longueur et largeur (m)		80		
QFU : 067	TODA (m)	680		
	TORA (m)	680		
	LDA (m)	680		
QFU : 247	TODA (m)	680		
	TORA (m)	680		
	LDA (m)	580		
CALAGE DE LA PISTE (ACTUELLE)				
Points d'infrastructures		Latitude WGS 84 (ou X Lambert 93)	Longitude WGS 84 (ou Y Lambert 93)	Altitude
Extrémité : 07 L		46°18'43,9174"N 438 152,30	00°24'13,3618"O 6 584 788,38	56,7 m (56,72)
Seuil décalé 25 R	Longueur : 100 mètres	46°18'50,8219"N 438 670,54	00°23'49,5243"O 6 584 979,23	59,9 m (59,86)
Point haut		46°18'50,9638"N 438 680,96	00°23'49,0451"O 6 584 983,17	59,9 m
Extrémité 25 R		46°18'52,3848"N 438 787,90	00°23'44,1259"O 6 585 022,44	59,3 m (59,34)
<p>Les éventuels points hauts et bas peuvent être déduits du plan (à fournir le cas échéant) du profil en long de la piste. En présence de prolongement dégagé, préciser également l'altitude la plus élevée de son axe ou fournir le plan de son profil en long.</p> <p>Source des données à préciser (SIA, géomètre ?) : <a href="#">nopia wgs84</a> (à vérifier à l'occasion du levé géomètre ? car les coordonnées de l'extrémité 07L semble être décalée de quelques mètres – cf <a href="#">google earth</a>)</p>				
AIDES VISUELLES ET EXPLOITATION				
<p>Absence d'aides visuelles Exploitation à vue de jour uniquement Trouées de décollage et d'atterrissage rectilignes</p>				



### 3 – La Fiche technique de renseignements de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin Pistes

Page à remplir pour chaque piste			
CARACTERISTIQUES DE LA PISTE PISTE ULM			
PISTE PRINCIPALE <input type="checkbox"/>		SECONDAIRE <input type="checkbox"/>	
RETVUE <input type="checkbox"/>		EN HERBE <input checked="" type="checkbox"/>	
		Stade actuel	Stade ultime
Chiffre et lettre de code de référence de la piste		?	
Longueur et largeur (m)		30 mètres	
QFU : 07	TODA (m)	435	A renseigner
	TORA (m)	435	A renseigner
	LDA (m)	435 ?	A renseigner
QFU : 25 ?	TODA (m)	435	A renseigner
	TORA (m)	435	A renseigner
	LDA (m)	435 ?	A renseigner
CALAGE DE LA PISTE (ACTUELLE)			
Points d'infrastructures	Latitude WGS 84 (ou X Lambert 93)	Longitude WGS 84 (ou Y Lambert 93)	Altitude
Extrémité 07R	46°18'36,9808"N 438 463,63	000°23'58,3524"W 6 584 560,78	56,1 m
Extrémité 25L (point haut)...	46°18'42,3549"N 438 874,40	000°23'39,4526"W 6 584 709,03	60,3 m (60,29)
Les éventuels points hauts et bas peuvent être déduits du plan (à fournir le cas échéant) du profil en long de la piste. En présence de prolongement dégagé, préciser également l'altitude la plus élevée de son axe ou fournir le plan de son profil en long.			
Source des données à préciser (SIA, géomètre ?) : <a href="#">nopia wgs84</a>			
AIDES VISUELLES			
Absence d'aides visuelles Exploitation à vue de jour uniquement Trouées de décollage et d'atterrissage rectilignes			
Souhaitez-vous que cette piste ULM soit prise en compte dans le PSA ? Dans l'affirmative, on est obligé de lui affecter le code 1 et les surfaces associées seraient beaucoup plus protectrices que celles recommandées par l'ITAC. En considérant une piste de code 1, sa largeur ne respecterait d'ailleurs pas l'arrêté TAC.			



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



## LES CORRESPONDANTS :

Chef de projet DSAC: Frédérique JARRY

Chef de projet exploitant : Olivier DUPONT



# MERCI DE VOTRE ATTENTION



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire