



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

# **Aérodrome de VITRY-LE-FRANCOIS-VAUCLERC (LFSK)**

## **PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT**

### **B - NOTE ANNEXE**

Approuvé par arrêté ministériel en date du

Août 2022



# SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>2</b>
<b>I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES</b>	<b>2</b>
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
<b>II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME</b>	<b>5</b>
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	6
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	7
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes	7
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	7
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.2 - Surfaces latérales	10
II.4.3 - Périmètre d'appui	10
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	10
II.4.5 - Surface conique	10
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	11
II.4.7 - Assiette des dégagements	12
II.4.8 - Adaptations des surfaces	13
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>14</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS</b>	<b>14</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>14</b>
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	14
II.2 - OBSTACLES A VENIR	14
<b>3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE</b>	<b>15</b>

## **1 - NOTICE EXPLICATIVE**

### **I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES**

#### **I.1 - OBJET ET PROCÉDURE**

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme. Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de dégagements aéronautiques, et au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, tous les obstacles naturels ou non perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans + note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État.

Le plan de servitudes aéronautiques est alors déposé à la mairie de chaque commune frappée par lesdites servitudes pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers. Il permet de demander une limitation de hauteur des obstacles perçant les servitudes et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le PSA permet également de définir tous les obstacles devant être balisés. Cependant, l'obligation de balisage des obstacles reste à l'appréciation des 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,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 242-14, et D 243-7,
- 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**

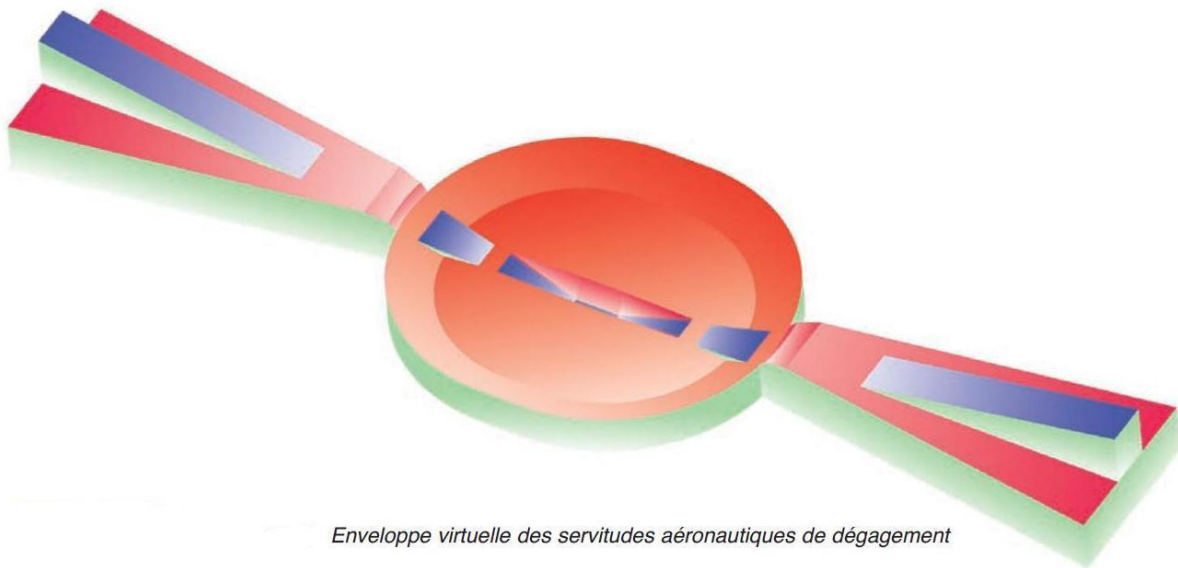
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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 (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe),
- 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 de dégagement d'un aérodrome, telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces de dégagements aéronautiques basées sur les infrastructures existantes et il n'est pas nécessaire de disposer d'un PSA approuvé, basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome, pour imposer ce balisage.

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 concernés sont ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces de dégagements aéronautiques pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

La nécessité de baliser un obstacle est appréciée par la direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale (DSAC-IR) territorialement compétente et doit faire systématiquement l'objet d'une étude particulière afin de déterminer les obstacles à baliser soit de jour ou de nuit, soit de jour et de nuit.

## II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

### II.1 - PRÉAMBULE

Le terrain d'aviation de Vitry-le-François fut créé peu avant la 2<sup>nd</sup>e guerre mondiale, sur la commune de Vauclerc. L'Etat procéda à l'acquisition de 105 ha qui constituèrent l'emprise de la plateforme. L'aérodrome fut interdit, provisoirement, à la circulation aérienne publique en raison du mauvais état de la plateforme, par arrêté du 6 février 1947.

Le terrain retrouvera sa vocation aéronautique, avec un agrément à usage restreint le 17 décembre 1963. Il a été ouvert à la circulation aérienne publique le 5 juin 1969 après aliénation de 68 ha de son emprise.

Le 17 novembre 1988, l'aérodrome de Vitry-le-François-Vauclerc est affecté à titre unique au ministère chargé de l'aviation civile pour les besoins de l'aviation générale. L'aérodrome est utilisé pour la pratique d'activités de parachutisme, de voltige et d'aéromodélisme.

Le propriétaire exploitant de l'aérodrome est le syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) de gestion de l'aérodrome.

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté du 29 mai 1972.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements des infrastructures aéronautiques actuelles :

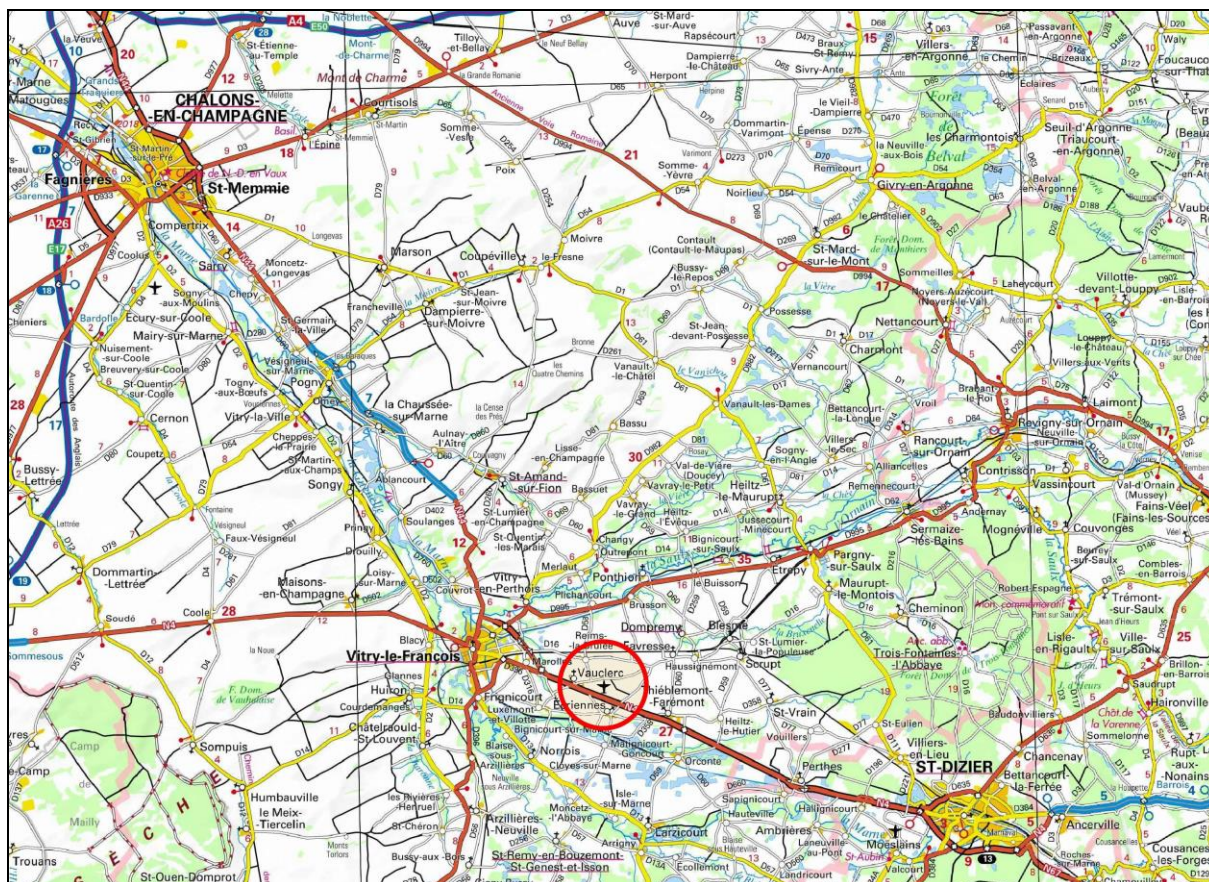
- **piste principale 05/23, non revêtue, orientée sud-ouest / nord-est, de 859,3 mètres de long x 100 mètres de large ;**
- **piste secondaire 11/29, non revêtue, orientée nord-ouest / sud-est, sécante à la piste principale, de 871,4 mètres de long x 100 mètres de large.**

Le nouveau 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, identique au stade actuel 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



## II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### II.3.1 - Caractéristiques géométriques

#### ▪ Système de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement (identique au stade existant) sont les suivantes :

- **Piste principale 05/23 non revêtue**, orientée Sud-Ouest / Nord-Est de 859,3 mètres de long x 100 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé de 152,6 m au Sud-Ouest (côté seuil 05),
- **Piste secondaire 11/29 non revêtue**, orientée Nord-Ouest / Sud-Est, sécante à la piste principale, de 871,4 mètres de long x 100 mètres de large.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du chapitre 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 **125,3 mètres NGF (\*)**. Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale.

(\*) Nivellement Général de la France



### **II.3.2 - 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 aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

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 la piste principale,**
- **1 pour la piste secondaire.**

### **II.3.3 - 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.

**La piste principale 05/23, non revêtue, est exploitée à vue de jour.**

**La piste secondaire 11/29, non revêtue, est exploitée à vue de jour.**

## **II.4 - 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 de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS) citées dans l'arrêté du 14 mars 2007 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, et définies par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

### **II.4.1 - 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 :

**Piste principale 05/23, non revêtue****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage face au Nord-Est	Atterrissage face au Sud-Ouest
- Code	1	1
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	-	-
- Largeur à l'origine	100 m (*)	100 m (*)
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	124,7 m NGF	124,8 m NGF
- Longueur	1 600 m	1 600 m
- Pente	5 %	5 %
- Cote finale	204,7 m NGF	204,8 m NGF
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

(\*) Valeur adaptée à la largeur de la bande de piste

**Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage face au Sud-Ouest (trouée du côté du seuil 05)	Décollage face au Nord-Est (trouée du côté du seuil 23)
- Distance à l'extrémité de la piste	-	-
- Largeur à l'origine	100 m (*)	100 m (*)
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	420 m	420 m
- Cote à l'origine	124,1 m NGF	124,8 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

(\*) Valeur adaptée à la largeur de la bande de piste

**Piste secondaire 11/29, non revêtue****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage face au Sud-Est	Atterrissage face au Nord-Ouest
- Code	1	1
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	-	-
- Largeur à l'origine	100 m (*)	100 m (*)
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	124,4 m NGF	125,3 m NGF
- Longueur	1 600 m	1 600 m
- Pente	5 %	5 %
- Cote finale	204,4 m NGF	205,3 m NGF
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

(\*) Valeur adaptée à la largeur de la bande de piste

**Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage face au Nord-Ouest (trouée du côté du seuil 11)	Décollage face au Sud-Est (trouée du côté du seuil 29)
- Distance à l'extrémité de la piste	-	-
- Largeur à l'origine	100 m (*)	100 m (*)
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	420 m	420 m
- Cote à l'origine	124,4 m NGF	125,3 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

(\*) Valeur adaptée à la largeur de la bande de piste

#### II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de **20 % pour la piste principale 05/23**, non revêtue.  
Les surfaces latérales ont une pente de **20 % pour la piste secondaire 11/29**, non revêtue.

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.4.3 - 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.

Il est représenté sur le schéma du chapitre 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

#### II.4.4 - 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 **170,3 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 :

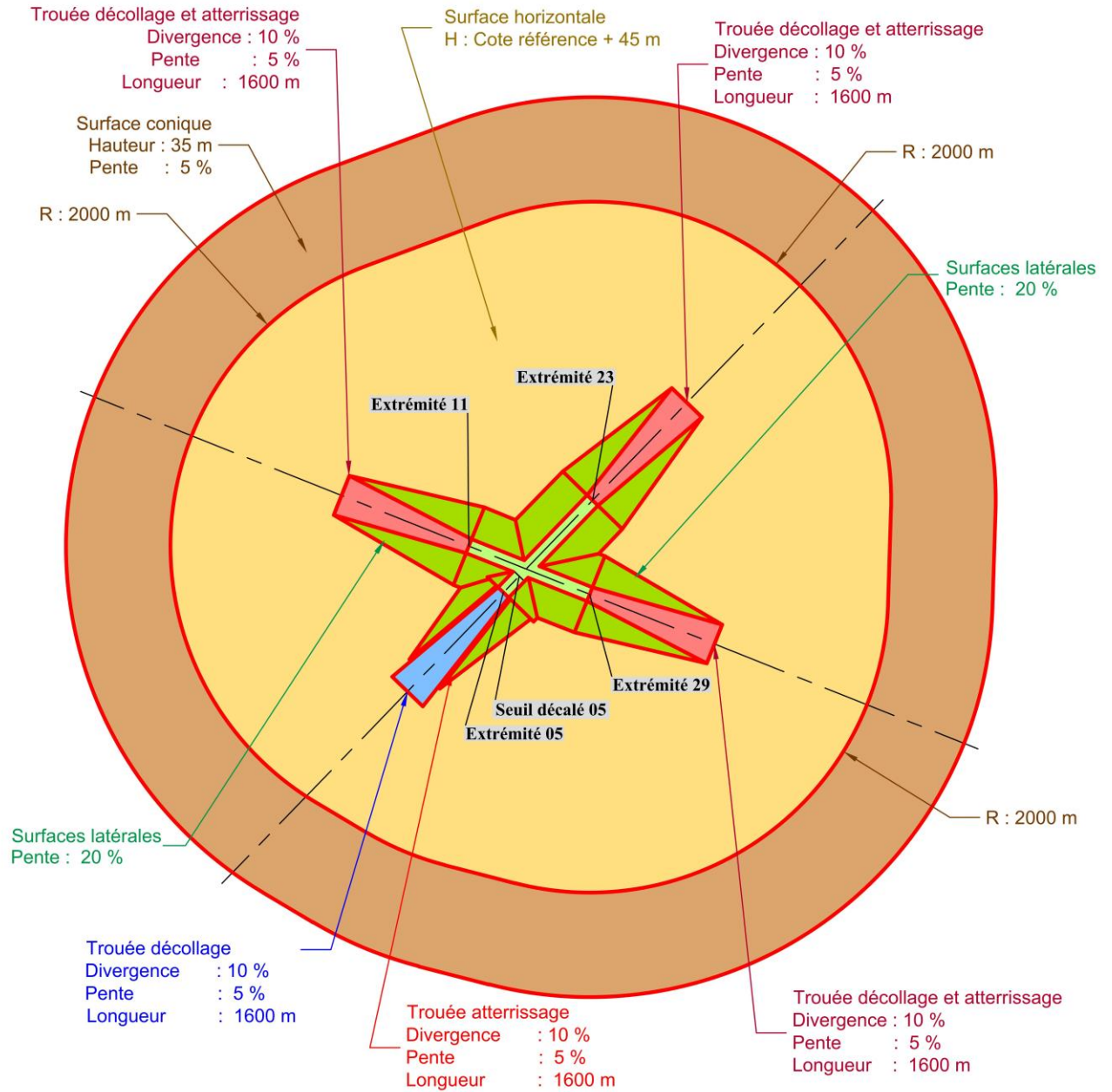
- **2 000 mètres pour la piste principale,**
- **2 000 mètres pour la piste secondaire.**

et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

#### II.4.5 - 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 **205,3 mètres NGF**.

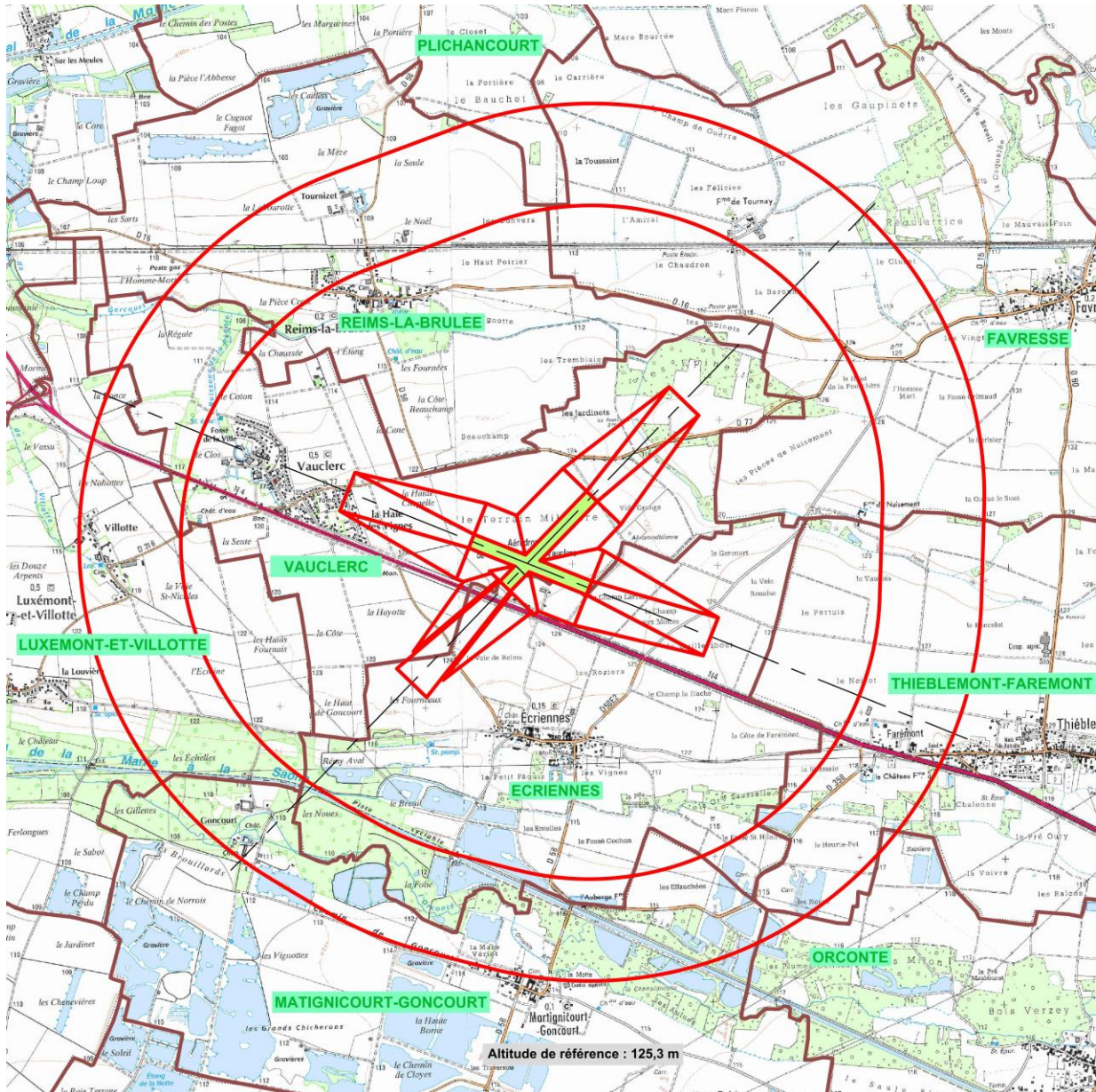
## II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement





## II.4.7 - 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 de la Marne (51) :**

**ECRIENNES**

**FAVRESSE**

**LUXEMONT-ET-VILLOTTE**

**MATIGNICOURT-GONCOURT**

**ORCONTE**

**PLICHANCOURT**

**REIMS-LA-BRULÉE**

**THIEBLEMONT-FAREMONT**

**VAUCLERC**



#### **II.4.8 - 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'irréremédiables 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.

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.

Le PSA de l'aérodrome de Vitry-le-François-Vauclerc ne comporte pas d'adaptation.

## 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA


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

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Ces obstacles sont les suivants :

N°	Situation de l'obstacle	Type obstacle	Nature obstacle	Cote sommitale (m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Commune
1	Surface latérale nord (côté seuil 11)	Arbres groupés	Massif	De 129 m à 130,7 m	2,4 m	Vauclerc
2	Trouée de décollage 23 (côté seuil 05)	Route (N4)	Mobile	De 131,6 m à 131,9 m (*)	De 0,3 m à 3 m	Ecriennes

L'obstacle 1 est repéré par le symbole 

L'obstacle 2 est repéré par le symbole 

(\*) Gabarit routier de 4,5 m + majoration de 2 m sous trouée incluse.

## II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

### II.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 du code des Transports,
- R 242-1 et D 242-6 à 14 du code de l'Aviation Civile.

Les articles D 242-11 et 12 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

### II.2 - OBSTACLES A 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.

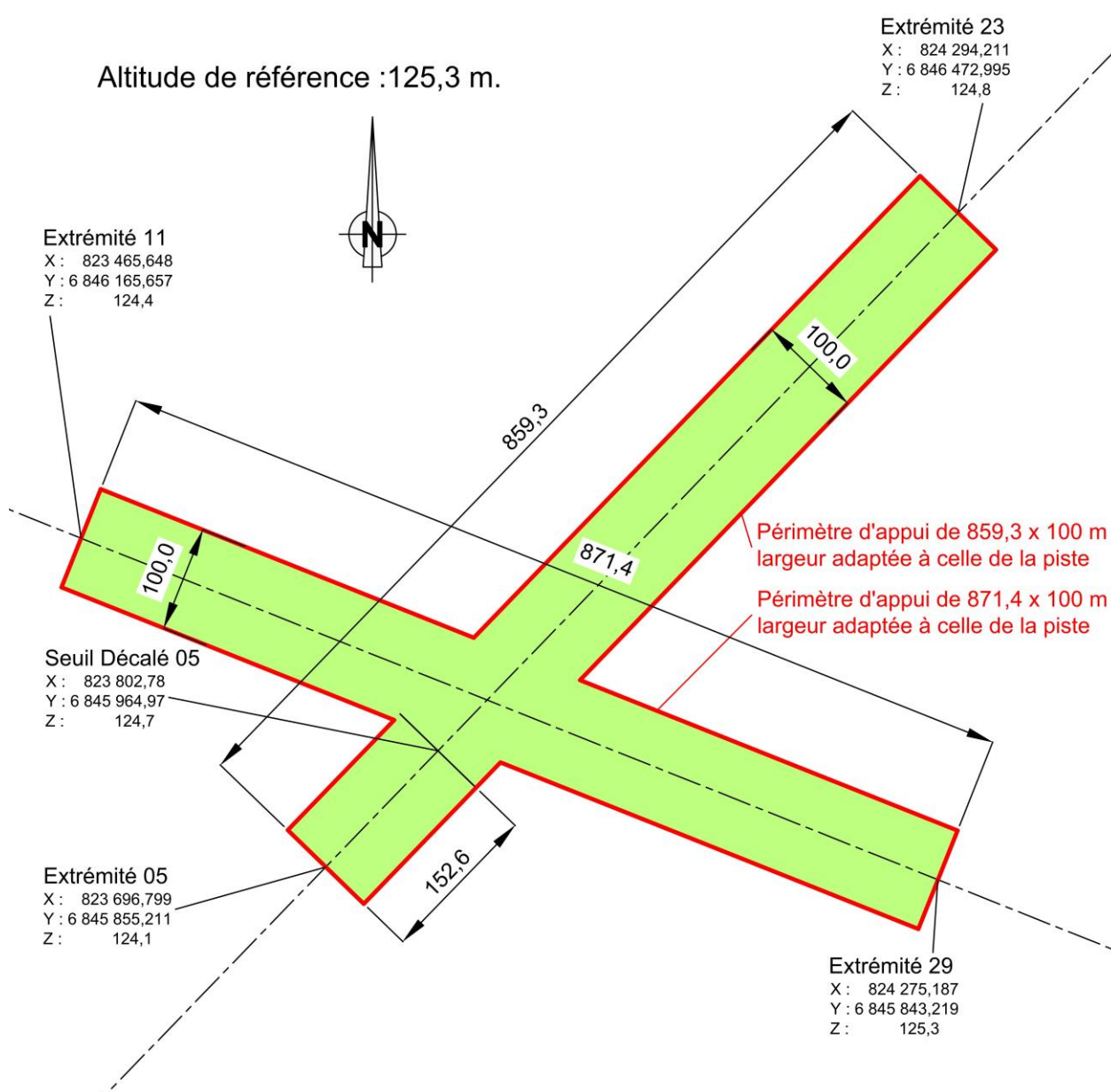
### 3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de référence et de coordonnées planimétrique en vigueur. Pour l'aérodrome de Vitry-Le François - Vauclerc, le système géodésique est le RGF 93 projection Lambert 93.

Les altitudes z sont rapportées au nivellement général de la France IGN 69.

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 les publications aéronautiques.

#### Schéma





**Direction générale de l'Aviation civile**

50, rue Henri Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)