
	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	 COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT Airbus Opérations Toulouse
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
02/2017	Conseil Sécurité	Page 1/4

Rédacteur : Jean-Louis Rabilloud

publié le 14 septembre 2017

révisé le 14/10/2019

Les servitudes de piste : des espaces qui doivent être dégagés d'obstacles !

Le Flash Sécurité des Vols « [Que faire si votre avion est immobilisé dans les servitudes d'un aérodrome non contrôlé sans AFIS](#) » a été publié le 25 avril 2017 à la suite d'un incident ayant conduit à l'immobilisation d'un avion dans les servitudes de piste.

La leçon à retenir est indiquée ainsi :

En pareille situation :

- **alertez les usagers sur la fréquence A/A publiée ;**
- **mobiliser les personnes disponibles pour **dégager l'avion des servitudes** en utilisant des moyens adaptés, sans risquer de l'endommager ;**
- **en cas d'impossibilité, informer le Cadre de Permanence DSAC ou la Gendarmerie de la présence de l'avion dans les servitudes de piste, qui prendra alors les décisions appropriées ;**
- **prévenir les Opérations et la Maintenance ACAT.**

Il est donc légitime de nous poser cette question :

Que sont exactement les « servitudes » ?

Ce Conseil Sécurité présente les grands principes des servitudes aéronautiques, plus particulièrement des servitudes de piste et quelques détails utiles à connaître pour bien comprendre ce que recouvre ce terme

Table des matières

1. Utilité des servitudes aéronautiques	2
2. Les différentes aires d'un aérodrome	2
3. Règles concernant la présence d'obstacles au voisinage de la piste	4
4. Conclusion	4

Référence :

DGAC- [Guide technique "Élaboration des plans de servitudes aéronautiques"](#)

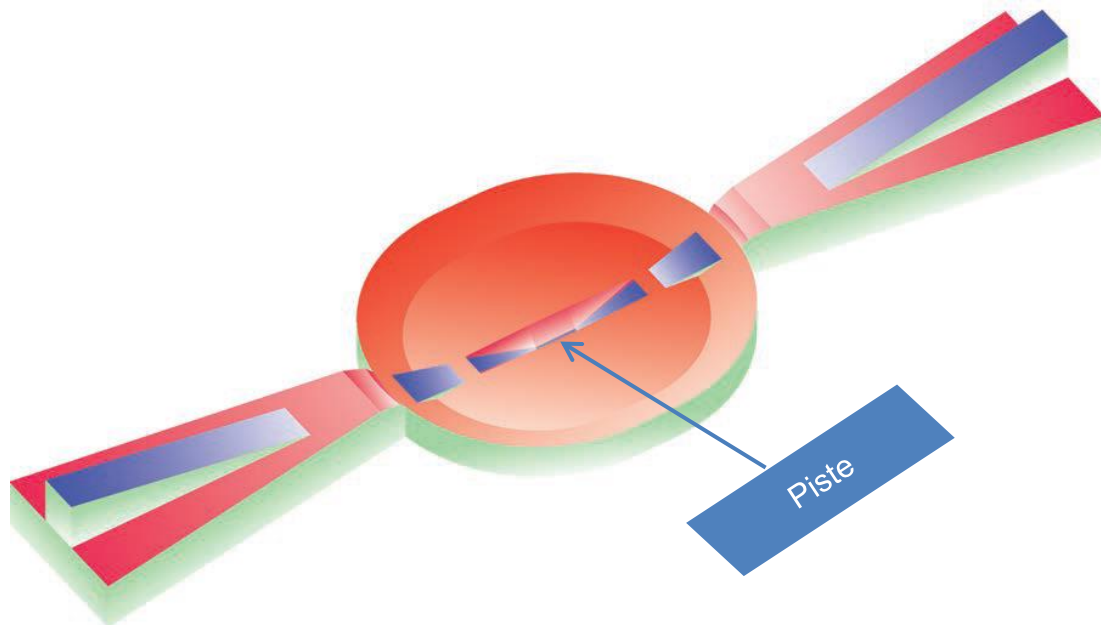
1. Utilité des servitudes aéronautiques

Les servitudes aéronautiques sont instituées par le code de l'aviation civile pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent des servitudes aéronautiques de dégagement et des servitudes aéronautiques de balisage.

Les servitudes aéronautiques d'un aérodrome fixent et matérialisent des surfaces que ne doivent pas dépasser les obstacles de toute nature à ses abords.

Le schéma suivant permet de visualiser les grandes lignes du volume concerné :



On remarque que ce volume comprend d'une part une partie englobant la piste jusqu'à une certaine distance, en forme d'hippodrome, et d'autre part les trouées d'atterrissage et de décollage qui s'étendent plus loin, dans l'axe de la piste.

Dans ces volumes, dont la limite inférieure part du sol au voisinage immédiat de la piste et monte en s'éloignant, aucun obstacle ne doit se trouver lors de l'atterrissage ou du décollage d'un aéronef. Cela concerne les obstacles fixes (terrain, bâtiments, pylônes, lignes électriques, câbles, arbres, etc...), mais aussi les obstacles mobiles : véhicules, aéronefs, etc.

Nous allons, dans ce Conseil, nous focaliser sur les servitudes à proximité immédiate de la piste, dans l'enceinte de l'aérodrome.

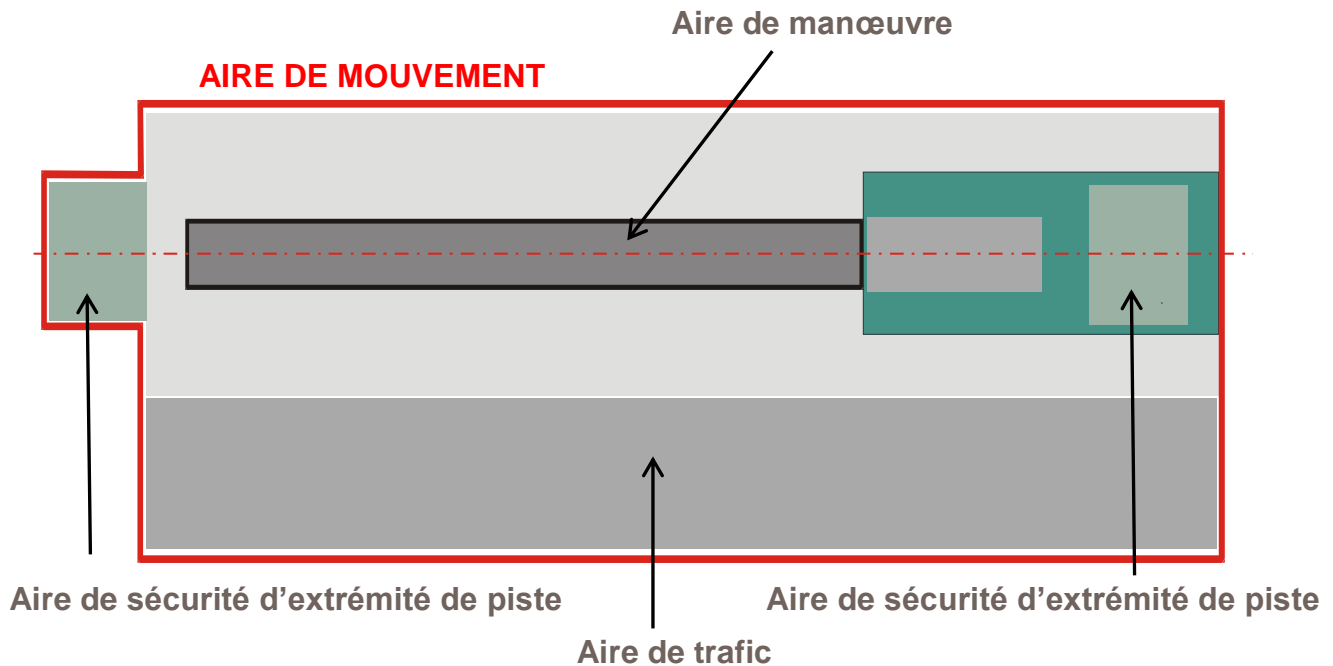
2. Les différentes aires d'un aérodrome

Les aires sont définies dans l'Annexe technique n°1 à l'Arrêté du 10 juillet 2006 :

Aires de trafic : aire destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface et qui comprend l'aire de manœuvre et la ou les aires de trafic.



Bande de piste (ou bande dégagée) : aire comprenant la piste et, lorsqu'il(s) existe(nt) le(s) prolongement(s) d'arrêt, destinée à réduire les risques de dommages matériels en cas de sortie de piste d'un aéronef et à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Bande aménagée : aire comprise dans la bande de piste et nivelée à l'intention des aéronefs auxquels la piste est destinée, pour le cas où un aéronef sortirait de la piste.

Point d'attention : les sorties de piste sont des événements qui souvent se terminent sans graves conséquences corporelles ou même matérielles, grâce au fait que la piste est entourée par la bande aménagée et la bande de piste. Une étude du BEA dénombre 62 sorties de piste en aviation générale en 2006 et indique que « ce nombre est relativement constant chaque année ».

Surface dégagée d'obstacle (OFZ = obstacle free zone) : ces surfaces définissent le volume d'espace aérien (zone dégagée d'obstacle) ne devant être traversé par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et frangibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne et des cas prévus dans l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

Les dimensions minimales de la bande de piste et de la bande aménagée sont définies selon la catégorie de la piste, indiquée par un code chiffre de 1 à 4.

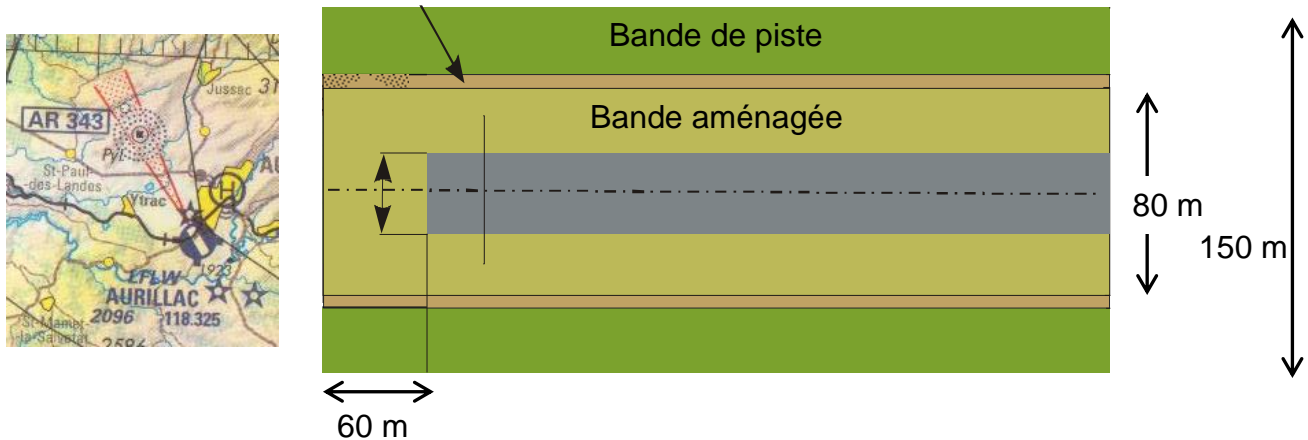
La longueur de la bande de piste doit dépasser la piste d'au moins 60 mètres en amont des seuils et en aval des éventuels prolongements d'arrêt, dans la plupart des cas. Elle peut bien entendu être plus étendue sur les aérodromes importants.

La largeur minimale de la bande de piste est de 150m pour les pistes de catégorie 1 et 2, de 300m pour celles de catégorie 3 et 4, si elles sont exploitées aux instruments.

La bande aménagée a des dimensions minimales également fonction du code de la piste. Elle doit s'étendre sur toute la longueur de la bande de piste. Sa largeur doit être au moins de 80m pour les pistes de code 1 et 2 et au moins 150m pour les pistes de code 3 et 4 : elle est réduite à **60m pour une piste de code 1 non exploitée aux instruments.**

Exemple pour une piste de code 1 ou 2 dotée d'une procédure aux instruments :

OFZ (obstacle free zone)



3. Règles concernant la présence d'obstacles au voisinage de la piste

Selon le Guide technique en référence :

« Aucun matériel, ni aucune installation, n'est placé sur la bande de piste si ce matériel ou cette installation risque de constituer un danger pour les aéronefs, à moins que ses fonctions n'imposent un tel emplacement pour les besoins de la navigation aérienne. Aucun objet fixe, sauf s'il est nécessaire pour les besoins de la navigation aérienne ne se trouve sur la bande aménagée de la piste si celle-ci est avec approche de précision. Aucun objet mobile ne se trouve sur la bande aménagée de la piste pendant l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage et de décollage. »

Par conséquent, tout aéronef ou véhicule qui se trouve sur la bande aménagée, de manière intentionnelle ou non, **constitue un obstacle interdisant de facto l'utilisation de la piste pour les atterrissages et décollages**, sauf dispositions particulières indiquées par voie de publication aéronautique, telle que NOTAM, AIP, sup AIP ou transmise par un organisme de la circulation aérienne (organisme de contrôle, AFIS, ATIS, etc...)

Point d'attention : les points d'arrêt matérialisés sur les bretelles d'accès à la piste sont toujours situés à l'extérieur de la bande aménagée ; ils constituent une indication de la largeur de cette bande, et donc de la conduite à tenir au cas où un aéronef ou tout autre véhicule ou obstacle se trouverait dans le voisinage de la piste.

4. Conclusion

En conséquence, il importe, au cas où un aéronef se trouverait immobilisé à l'intérieur de la bande aménagée d'un aérodrome non contrôlé, de **prévenir immédiatement les usagers de l'aérodrome qu'ils ne peuvent plus utiliser la piste** sauf conditions particulières définies par l'exploitant de l'aérodrome, et de **prévenir sans délai les autorités compétentes afin que les dispositions soient prises pour interdire ou restreindre l'utilisation de la piste.**

Dans le cas d'un aérodrome contrôlé, il appartient au contrôleur en fonction de prendre les décisions et actions appropriées.

Nota : la fiche présente dans chaque avion de l'ACAT « [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#) » indique les numéros de téléphone des différents organismes à prévenir.