



Ministère
de la Transition Ecologique
et Solidaire

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est

AERODROME DE NICE COTE D'AZUR

PLAN DES SERVITUDES

AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS

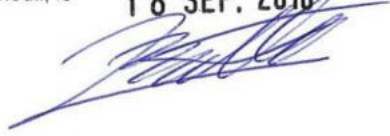
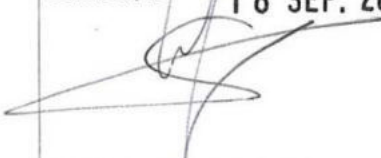
B – Note annexe

- Notice explicative
 - Liste des obstacles
 - Etat des bornes de repérage des axes des pistes
 - Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques
 - Servitudes aéronautiques : croquis des surfaces de base
 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagements
-

Maîtrise d'œuvre

Service Technique de l'Aviation Civile

Département Aménagement Capacité Environnement
31, avenue du Maréchal Leclerc – CS 30012 – 94385 Bonneuil sur marne - Cedex

Dressé par le chargé d'études de la division Sécurité et Capacité des aéroports Bonneuil, le 18 SEP. 2018  M. BORTOLOTTI	Vérifié par le chef de la division Sécurité et Capacité des aéroports Bonneuil, le 18 SEP. 2018  P. LECLERC	Présenté par la Directrice adjointe du STAC Bonneuil, le 18 SEP. 2018  S. LEFEBVRE-GUILLAUD
--	---	--

Approuvé par arrêté ministériel en date du : 18/06/2019

B - Note annexe

Sommaire

1 - NOTICE EXPLICATIVE

1.0 - PLAN DE SITUATION	4
1.1 - GÉNÉRALITÉS	4
1.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	5
1.3 - INSTALLATIONS CONCERNÉES PAR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	5
1.4 - CARACTÉRISTIQUES DÉTERMINANT LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	5
1.4.1 Chiffre de code	5
1.4.2 Mode d'exploitation des pistes	6
1.4.3 Altitude de référence des servitudes aéronautiques	6
1.5 - SURFACES DE BASE	6
1.5.1 Périmètre des surfaces d'appui des pistes	6
1.5.2 Trouées d'atterrissage et de décollage	6
1.5.3 Surfaces latérales des pistes	8
1.5.4 Surface horizontale intérieure	9
1.5.5 Surface conique	9
1.6 - SURFACES COMPLÉMENTAIRES	9
1.6.1 Surfaces associées aux approches de précisions (O.F.Z.)	9
1.7 - SURFACES APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES	10
1.7.1 Surfaces associées aux indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)	10
1.8 - ADAPTATION DES SURFACES	10
1.9 - RÈGLES DE DÉGAGEMENT DANS LES ZONES GREVÉES DE SERVITUDES	11
1.9.1 Obstacles fixes	11
1.9.2 Obstacles mobiles	11
1.10 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	11
1.10.1 Aire de dégagement protégeant l'aéroport et limites des communes sous servitudes	11
1.10.2 Communes frappées de servitudes aéronautiques	11
2 - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES	12
2.1 REPERAGE ET NATURE DES OBSTACLES	12
2.2 - APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	12
2.2.1 Obstacles existants	12
2.2.2 Obstacles à venir	12
2.2.3 Obstacles mobiles dans l'emprise de l'aéroport	12

3 - DOCUMENTS ANNEXES

13

3.1 - Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste

3.2 - Croquis de présentation des surfaces

3.3 - Croquis coté des surfaces

3.4 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement

1 – NOTICE EXPLICATIVE

1.0 - PLAN DE SITUATION



- Photo aérienne de l'aéroport Nice - Côte d'Azur - (Alpes Maritimes - 06) -

1.1- GENERALITES

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aéroport, 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, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir des surfaces de limitation d'obstacles, dites surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aéroport, 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'Etat.

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). 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'aéroport.

Les obstacles, situés sous les surfaces définies par le PSA, sont susceptibles d'être soumis à une prescription de balisage aéronautique, en fonction des conditions dans lesquelles ils se présentent pour les pilotes. Cette obligation est étudiée par les services de l'Aviation civile pour chaque cas.

1.2- BASES REGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code de l'aviation civile et en particulier des articles R.241-3, R.242-1 et R.242-3 ;
- du code des transports et en particulier des articles L6350-1, L6351-1 et L6351-4 ;
- 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.

1.3 - INSTALLATIONS CONCERNEES PAR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES

L'ensemble des surfaces caractérisant les servitudes aéronautiques de dégagement détermine et assure la protection d'un aéroport dans son extension maximale.

Les caractéristiques techniques des servitudes aéronautiques associées aux pistes et installations à protéger sont définies :

- par le code de référence attribué à chaque piste de l'aéroport concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aéroports terrestres utilisés par les avions à voilure fixe et sa circulaire d'application),
- par les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision...).

Les servitudes aéronautiques de l'aéroport de Nice Côte d'Azur permettent de protéger contre les obstacles :

- les deux pistes parallèles revêtues 04R/22L et 04L/22R, de longueurs respectives de 2963 mètres et 2741 mètres, par 45 mètres de largeur ;
- les prolongements dégagés de 540 m au décollage 22L et 04R, de 400 m au décollage 22R et 90 m au départ des FATO ;
- deux aires de poser et de décollage pour hélicoptères (FATO) de 29,25 × 29,25 m ;
- les aides visuelles (PAPI).

Pour ce qui est des FATO et de la piste 04R/22L, le dispositif de piste protégé par le plan de servitudes est identique à celui existant à la date d'approbation. Pour la piste 04L/22R, le plan de servitudes protège une exploitation sur toute la surface revêtue possible, ce qui suppose la suppression des seuils décalés 04L et 22R et le déplacement du seuil 22R à l'extrémité revêtue.

1.4 - CARACTERISTIQUES DETERMINANT LES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement tiennent compte des conditions d'exploitation qui doivent pouvoir être assurées (dispositif de piste et mode d'exploitation) sur l'aéroport.

1.4.1 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence de chaque piste de l'aéroport tel qu'il est défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aéroports terrestres utilisés par les avions à voilure fixe.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande distance de référence des avions auxquels l'infrastructure est destinée. **Le chiffre de code des pistes établissant les servitudes aéronautiques de l'aéroport de Nice Côte d'Azur est 4.** Il fixe la longueur de piste minimale nécessaire pour l'avion le plus contraignant au décollage.

1.4.2 - Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation des pistes détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

Les pistes sont exploitées aux instruments :

- seuil 04L : approche de précision Cat I
- seuil 22R : approche classique
- seuil 04R : approche de précision Cat I
- seuil 22L : approche classique

1.4.3 - Altitude de référence des servitudes aéronautiques

L'altitude de référence de l'aéroport est le point le plus élevé des surfaces des aires d'atterrissage.

L'aéroport de Nice Côte d'Azur a une altitude de référence de **4 m NGF** (altitude rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

1.5- SURFACES DE BASE

Le plan de servitudes aéronautiques comprend les surfaces de base suivantes :

- trouées d'atterrissage,
- trouées de décollage,
- surfaces latérales aux pistes,
- une surface horizontale intérieure,
- une surface conique.

L'élaboration de ces surfaces prend en compte :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aéroport,
- le code de référence défini pour chaque piste,
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage.

1.5.1 – Périmètre des surfaces d'appui des pistes

L'élévation des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement des pistes repose sur le périmètre formé par 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. Ce périmètre est représenté en rouge sur le document annexe « 3.1- Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste ».

1.5.2 - Trouées d'atterrissage et de décollage

Chaque trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine en m NGF, un évasement, une pente et une longueur maximale. Les caractéristiques des trouées de l'aéroport de Nice Côte d'Azur ont les valeurs indiquées dans les tableaux ci-après.

Caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage***a) trouées d'atterrissage***

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	CARACTERISTIQUES
	Approche classique	Catégorie I
Chiffre de code	4	4
Distance au seuil	60 mètres	60 mètres
Largeur à l'origine	300 mètres	300 mètres
Divergence	15 %	15 %
Longueur 1 ^{ère} section	3 000 mètres	3 000 mètres
Pente 1 ^{ère} section	2 %	2 %
Pente 2 ^e section	2,5 %	2,5 %
Pente 3 ^e section	0 %	0 %
Longueur totale	15 000 mètres	15 000 mètres

Au QFU 04L, la trouée d'atterrissage est courbe avec pour caractéristiques :

- 5038 mètres d'alignement droit
- 2715 mètres de rayon
- 49° d'angle de giration

Au QFU 04R, la trouée d'atterrissage est courbe avec pour caractéristiques :

- 4844 mètres d'alignement droit
- 2715 mètres de rayon
- 49° d'angle de giration

Au QFU 22L, la trouée d'atterrissage est courbe avec pour caractéristiques :

- 2610 mètres d'alignement droit
- 2093 mètres de rayon
- 80° d'angle de giration

Au QFU 22R, la trouée d'atterrissage est courbe avec pour caractéristiques :

- 2516 mètres d'alignement droit
- 2093 mètres de rayon
- 80° d'angle de giration

b) trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
Chiffre de code	4
Distance par rapport à l'extrémité de la piste	60 mètres ou à l'extrémité du prolongement dégagé ^(*)
Largeur à l'origine	180 mètres
Largeur finale	1 800 mètres
Divergence	12,5 %
Pente	2 %
Longueur totale	15 000 mètres

(*) *prolongements dégagés au décollage 04R et 22L (540 m) et 22R (400 m).*

Au QFU 04L, la trouée de décollage est courbe avec pour caractéristiques :

- 0 mètres d'alignement droit
- 2602 mètres de rayon
- 80° d'angle de giration

Au QFU 04R, la trouée de décollage est courbe avec pour caractéristiques :

- 0 mètres d'alignement droit
- 2604 mètres de rayon
- 80° d'angle de giration

Au QFU 22L, la trouée de décollage est courbe avec pour caractéristiques :

- 4691 mètres d'alignement droit
- 1766 mètres de rayon
- 75° d'angle de giration

Au QFU 22R, la trouée de décollage est courbe avec pour caractéristiques :

- 5280 mètres d'alignement droit
- 1769 mètres de rayon
- 75° d'angle de giration

Caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage de l'hélistation

L'exploitation est prévue en classes de performance 1, 2 et 3. Les trouées de décollage et d'atterrissage sont courbes et s'étendent sur 3378 mètres avec une pente de 4,5%. Deux types d'exploitation sont prévus (normale et mono-FATO).

Exploitation normale

Décollage et atterrissage	CARACTERISTIQUES	CARACTERISTIQUES
	Seuil 04	Seuil 22
Alignement droit	305 mètres	305 mètres
Rayon	270 mètres	270 mètres
Angle de giration	90 °	90 °

En exploitation normale, les trouées de décollage commencent après un prolongement dégagé de 90 m.

Exploitation en mode mono-FATO

Décollage et atterrissage	CARACTERISTIQUES	CARACTERISTIQUES
	Seuil 04	Seuil 22
Alignement droit	351 mètres	177 mètres
Rayon	398 mètres	398 mètres
Angle de giration	28 °	27 °

1.5.3 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 %.

Au nord des pistes, l'altitude importante du relief naturel engendre une construction particulière des surfaces latérales. Celles-ci se voient prolongées au delà de la surface horizontale.

1.5.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote NGF est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aéroport, s'élève à 49 mètres NGF.

1.5.5 - Surface conique

La surface conique a une pente de 5 % et s'élève jusqu'à une hauteur de 100 mètres à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure. Elle a pour cote maximale 149 mètres NGF.

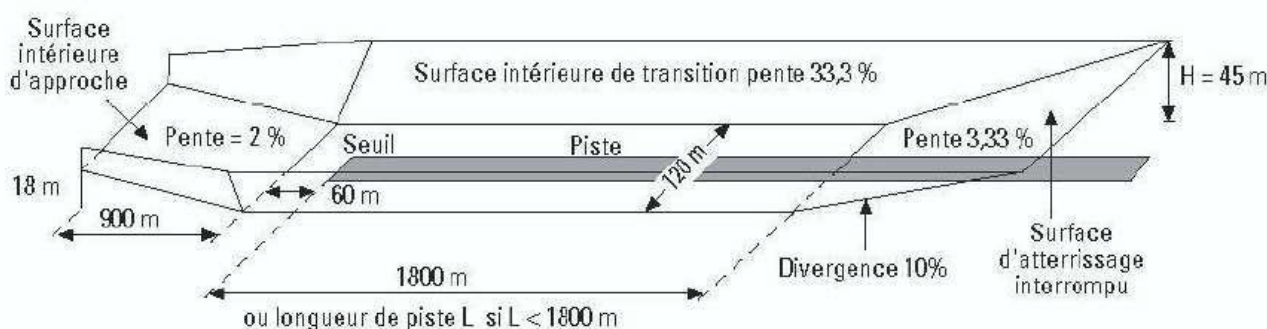
1.6- SURFACES COMPLEMENTAIRES

1.6.1 – Surfaces associées aux approches de précision (OFZ)

Les surfaces OFZ sont associées aux seuils exploités aux instruments avec approche de précision. Elles définissent un volume d'espace aérien devant être impérativement libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (OFZ) est formé des surfaces suivantes :

- la surface intérieure d'approche
- les surfaces intérieures de transition,
- la surface d'atterrissage interrompu.



Ces surfaces s'élèvent jusqu'à la cote maximale de 49 mètres NGF.

Les caractéristiques des surfaces OFZ sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Chiffre de code : 4	Piste exploitée aux instruments avec approche de précision
Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Longueur	900 m
Pente	2 %
Surface intérieure de transition	
Pente	33,3 %
Surface d'atterrissage interrompu	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1 800 m
Divergence	10 %
Pente	3,33 %

1.7 – SURFACES APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES

1.7.1 – Surfaces associées aux indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)

L'aéroport de Nice Côte d'Azur est équipé de PAPI aux 4 seuils, calés respectivement à 3,5° (seuils nord) et 3° (seuils sud).

La surface de dégagement associée à un PAPI (appelée OCS pour *Obstacle Clearance Surface*) est déterminée par rapport au calage angulaire A de l'élément lumineux du PAPI signalant la partie la plus basse de la pente de guidage selon la relation suivante :

$$\theta = A - 0,57^\circ$$

avec A = calage angulaire du PAPI le plus bas et θ = pente de la surface OCS.

	Seuil 04R	Seuil 22L	Seuil 04L	Seuil 22R
Type d'approche	De précision	Classique	De précision	Classique
Chiffre de code de la piste	4	4	4	4
Largeur à l'origine	300 m	300 m	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	2 610 m*	7 000 m	2 516 m*
θ	1,93°	2,43°	1,93°	2,43°

Note * : longueurs limitées à celles des sections rectilignes des trouées d'atterrissage associées.

1.8 – ADAPTATION DES SURFACES

La présence d'obstacles, notamment de relief et d'équipements de navigation aérienne, a été constatée à une cote supérieure aux surfaces de base. Une étude, approuvée par la ministre chargée de l'aviation civile, a démontré l'absence d'impact sur la sécurité et la régularité de l'exploitation. En conséquence, les surfaces de base ont été adaptées pour être rendues compatibles avec ces obstacles.

La surface intérieure horizontale intérieure a été supprimée côté ville, et remplacée par une extension de la surface latérale à 14,3%, moins contraignante, sur la largeur nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation côté mer.

La troisième section des trouées d'atterrissage rectilignes 04L et 04R a été surélevée au-dessus du relief sur les communes d'Antibes et Vallauris pour culminer respectivement à 210 et 226 m au lieu de 153 m, en raison du relief sur la commune de Vallauris (quartiers Super-Cannes, La Maure, Le plateau de Bernis).

Enfin quatre adaptations ponctuelles de forme tronconique sont également représentées sur les plans avec leurs altitudes respectives.

Adaptations ponctuelles dans l'emprise de l'aéroport

Deux adaptations ont été réalisées dans les surfaces latérales situées dans l'emprise de l'aéroport pour des équipements liés à l'exploitation de la navigation aérienne sur la commune de Nice :

- une adaptation à 49 m liée à la tour de contrôle ;
- une adaptation à 34 m liée au radar sol.

Adaptations ponctuelles hors emprise

Deux adaptations ont été réalisées hors de l'emprise de l'aéroport pour accepter des reliefs et leur végétation sur la commune de Nice :

- une adaptation à 107 m de la surface cônica au niveau de la pointe de Rauba-Capeu ;
- une adaptation de la trouée d'atterrissage 22R de forme tronconique culminant à 200 m au Mont Boron (détail sur le plan A1).

1.9 – REGLES DE DEGAGEMENT DANS LES ZONES GREVEES DE SERVITUDES

1.9.1 – Les obstacles fixes

Les obstacles fixes se définissent en trois classes : massifs, minces et filiformes.

1.9.2 – Les obstacles mobiles

Le gabarit routier s'applique à tout tronçon de chaussée couvert par une surface de dégagement aéronautique qui est dès lors considéré comme un obstacle massif.

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

Le balisage des obstacles dans tous les cas doit faire l'objet d'une étude particulière.

1.10 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

1.10.1 - Aire de dégagement protégeant l'aéroport et limites des communes sous servitudes

Le plan des servitudes aéronautiques précise l'ensemble des communes frappées par les dites servitudes et détermine les limites des surfaces de dégagement qui grèvent chacune de ces communes.
(Document annexe : 3.2 – carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement).

1.10.2 - Communes frappées de servitudes aéronautiques

Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport de Nice Côte d'Azur sont les suivantes :

- ***Département des Alpes Maritimes (06)***

- ***NICE***
- ***VALLAURIS***
- ***ANTIBES***
- ***SAINT JEAN CAP FERRAT***
- ***SAINT LAURENT DU VAR***

2 – LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES

2.1 – REPERAGE ET NATURE DES OBSTACLES

Liste non-limitative donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Les obstacles recensés ont fait l'objet d'adaptations ponctuelles des surfaces (cf. 1.7.2).

2.2 – APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

2.2.1 - Obstacles existants

Parmi les obstacles existants, on distingue les obstacles irrémédiables qui font l'objet d'une adaptation des surfaces aéronautiques de dégagements s'appuyant sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée.

Les autres obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces 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'aéroport.

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 R 242-1 à R 242-3 et D 242-14 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.

2.2.2 - 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.

2.2.3. Obstacles mobiles dans l'emprise de l'aéroport

Les règles relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement ne s'appliquent qu'aux obstacles situés hors de l'aéroport.

Dans le cadre de la certification européenne des infrastructures de l'aéroport Nice-Côte d'Azur, la direction de la sécurité de l'aviation civile a accepté des conditions spéciales dont la SC.N04.ADR-DSN J.475(f).LFMN qui prévoit, dans des conditions décrites (plan de stationnement avec règles d'explications saisonnières, information aéronautique et minima adaptés), que les surfaces décrites dans la spécification de certification CS ADR-DSN.J.475 pourront être percées.

En conséquence, l'exploitant d'aéroport est autorisé à réaliser ou faire réaliser les travaux d'aménagement ou de réfection des voies de circulation et des aires de stationnement même non compatibles avec les prescriptions du présent plan de servitudes aéronautiques, dès lors qu'ils sont nécessaires à l'application des conditions spéciales en question et pendant leur durée de validité.

3 – DOCUMENTS ANNEXES

Les documents annexes sont fournis pour faciliter la compréhension du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Les informations contenues dans la note annexe sont celles disponibles au moment de l'établissement du document.

3.1 - Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste

3.2 - Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base

3.3 - Croquis coté des surfaces

3.4 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement

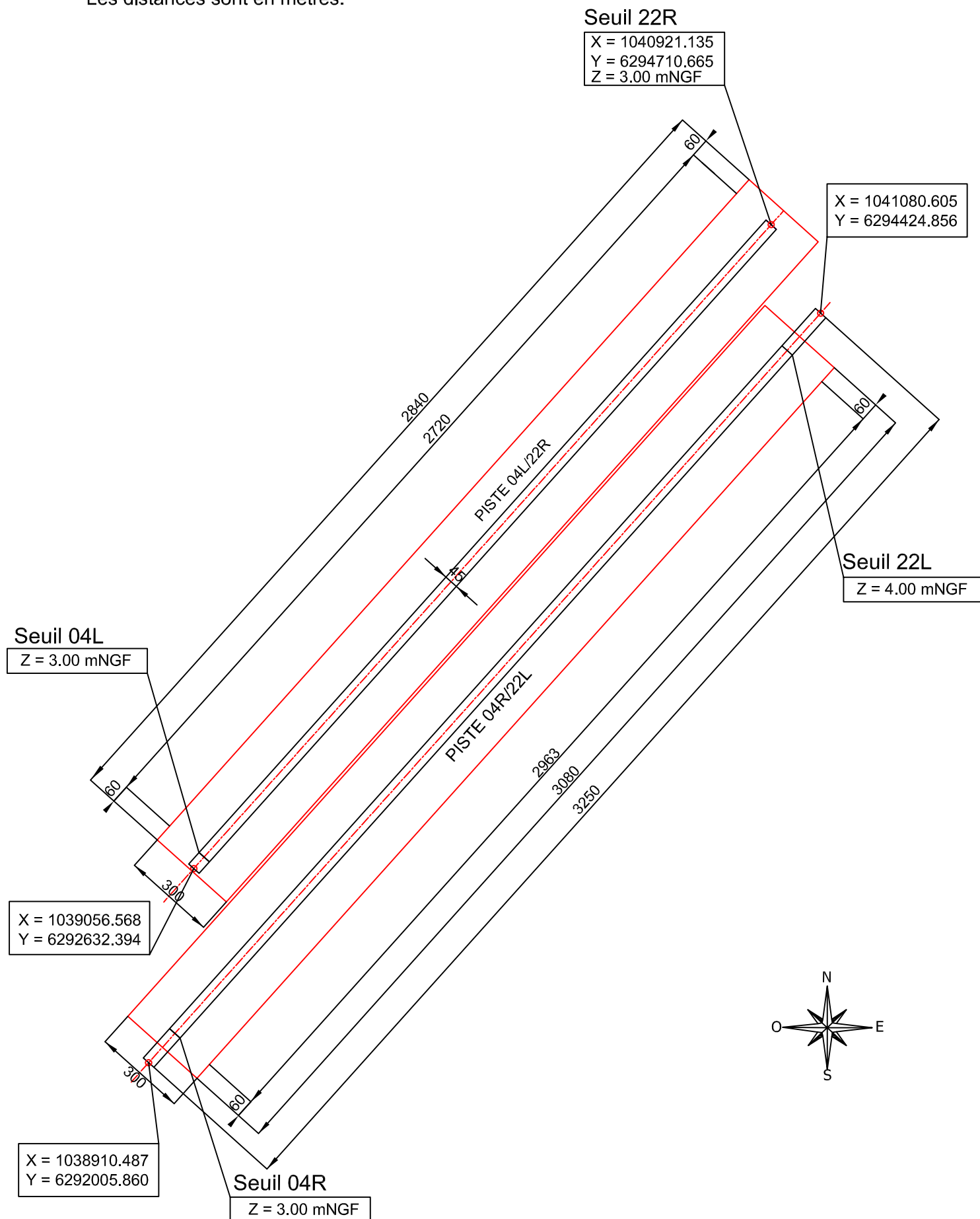
AERODROME DE NICE COTE D'AZUR

3.1 - Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de projection Lambert 93

Les altitudes z sont rapportées au Nivellement Général de la France (NGF)

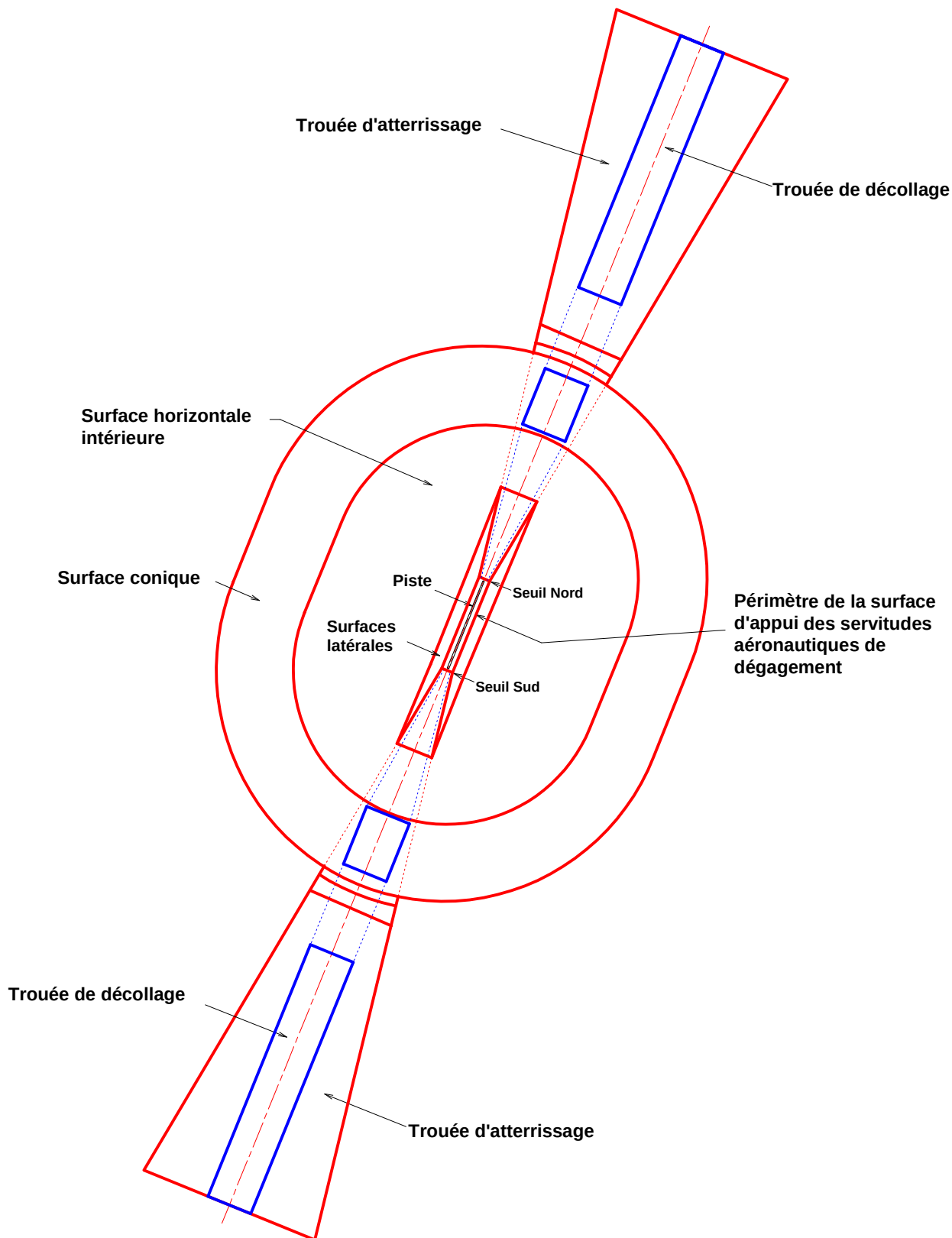
Les distances sont en mètres.

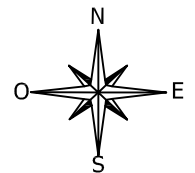


SERVITUDES AERONAUTIQUES

3.2 -Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base

Vue de dessus





AERODROME DE NICE COTE D'AZUR

3.4 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement

 Communes sous servitudes aéronautiques

