



Groupement des Usagers
de l'Aérodrome de Saint-Cyr-l'École

AÉRODROME DE SAINT-CYR

-

DOSSIER ENVIRONNEMENT

Version 1.0 du 1er mars 2014

RÉDUCTION DES NUISANCES AÉRIENNES

Révisions

Date	Version	Commentaire
01.03.2014	V1.0	Diffusion générale

Table des matières

Révisions	2
AVERTISSEMENT	4
A PROPOS DE CE DOCUMENT	5
INTRODUCTION	6
VOLER A SAINT-CYR	6
UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE.....	6
DES OBJECTIFS	7
DESCRIPTION GENERALE DE L'AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE	8
VUE GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE SAINT-CYR	10
L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE : LES CARTES AERONAUTIQUES.....	11
L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE : LA CARTE VAC (VISUAL APPROACH CHART).....	12
LE CIRCUIT D'AERODROME : LA CARTE D'ATERRISSAGE A VUE pour avions ULM et hélicoptères.....	12
ENVIRONNEMENT, TRAJECTOIRES et CONTROLES.....	14
SAINT-CYR.....	15
A) Décollage vers l'est (pistes 11).....	15
B) Atterrissage vers l'ouest (pistes 29).....	16
FONTENAY-LE-FLEURY	17
A) Décollage vers l'ouest (pistes 29).....	17
B) Atterrissage vers l'est (pistes 11)	18
BAILLY	19
NOISY-LE-ROI	20
VILLEPREUX.....	21
PLAISIR	22
RENNEMOULIN	23
Annexe : Espacement latéral - visualisation depuis l'avion.....	24
Annexe : CCE et CSC.....	25
Annexe : PAF & Contrôles.....	27
GLOSSAIRE	28

AVERTISSEMENT

Ce document permet au pilote de prendre connaissance de l'environnement dans lequel il évolue afin de choisir les zones de survol appropriées.

Ce document d'ordre informatif n'a aucun caractère obligatoire. Le pilote doit en toutes circonstances respecter les règlements aéronautiques en vigueur et demeure le seul responsable des décisions prises. En aucun cas il ne pourra invoquer le présent document pour justifier d'un comportement qui pourrait nuire à la sécurité ou qui serait en contradiction avec un règlement déjà en vigueur au jour de la diffusion du document ou qui serait pris ultérieurement à celle-ci.

A PROPOS DE CE DOCUMENT

Ce document est destiné aux pilotes d'avions, d'ULM et d'hélicoptères basés à Saint-Cyr, ainsi qu'aux visiteurs réguliers tels que les pilotes d'hélicoptères en provenance d'Issy-les-Moulineaux.

Il a été établi par le Groupement des Usagers de l'Aérodrome de Saint-Cyr (GUAS) avec le soutien de l'ensemble des aéroclubs de la plate-forme.

Il a été validé par les instructeurs des aéroclubs de Saint-Cyr.

Il a été communiqué aux membres du Comité de Suivi de la Charte de l'aérodrome : élus des communes environnantes, représentants d'associations de riverains, ainsi qu'à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DSAC, services du contrôle) et à Aéroports de Paris.

Il ne se substitue pas à la documentation aéronautique en vigueur. En cas de contradiction, cette dernière prime.

Il connaîtra des versions ultérieures dans la mesure où l'environnement, comme la réglementation, sont susceptibles d'évoluer. Veuillez vous assurer que vous lisez la version la plus récente en consultant le site du GUAS à l'adresse : www.guas-saint-cyr.com/de

SIGLES

Les principaux sigles utilisés dans ce document sont définis dans le glossaire.

INTRODUCTION

VOLER A SAINT-CYR

Saint-Cyr est un aérodrome très proche de Paris, desservi par le réseau ferré de banlieue, où peuvent apprendre à piloter de jeunes franciliens issus de toutes les catégories socio-professionnelles.

Cette situation privilégiée ne va pas sans quelques inconvénients :

- l'aérodrome est proche de zones de forte densité urbaine;
- les populations qui se déplacent en masse durant la semaine pour leur travail aspirent au calme le week-end;
- la demande forte de logements en Ile de France se traduit par une progression régulière de l'urbanisation.

Heureusement, Saint-Cyr bénéficie de la protection de la plaine de Versailles, classée en l'an 2000, et des servitudes propres au Château de Versailles.

UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE

Voler à Saint-Cyr suppose le respect des règles aéronautiques mais pas uniquement.

Celui qui traite le droit à la tranquillité des riverains avec légèreté se trompe à plusieurs titres :

- il suscite la mobilisation contre les pilotes d'habitants qui pourtant supportaient notre présence depuis de nombreuses années ;
- il met à long terme l'aérodrome en difficulté car l'augmentation du nombre des plaintes suscite parfois des décisions autoritaires de la part des pouvoirs publics.

Or, chacun d'entre nous le sait, l'aérodrome n'est pas si enclavé, puisqu'il n'y a pas d'habitation dont le survol soit obligatoire pour y venir, en partir ou s'y exercer. Si chacun s'efforce de passer par les endroits les moins nuisants, le nombre de mouvements étant globalement stable, Saint-Cyr est assuré de vivre en harmonie avec son environnement pendant de nombreuses années.

DES OBJECTIFS

Alors pourquoi ce document ? Parce que les constatations des associations de riverains, confirmées par des relevés effectués par des représentants de pilotes, montrent qu'une certaine proportion des aéronefs ne passe pas à l'endroit le moins nuisant. S'il n'y a visiblement pas de comportement malveillant parmi les pilotes à Saint-Cyr, il y a parfois méconnaissance des environs de l'aérodrome.

Le présent document vise donc à donner au lecteur une connaissance aussi complète que possible de la topographie des lieux de résidence autour de l'aérodrome en mettant l'accent sur certains des endroits les plus sensibles.

Il se fixe pour objectif d'amener tous les pilotes à emprunter les passages les moins nuisants pour la population, de façon à ce que les vols à grande proximité d'habitations soient de plus en plus rares, et ne résultent que de raisons impérieuses de sécurité et non de méconnaissance ou de négligence, cela dans le respect de la réglementation :

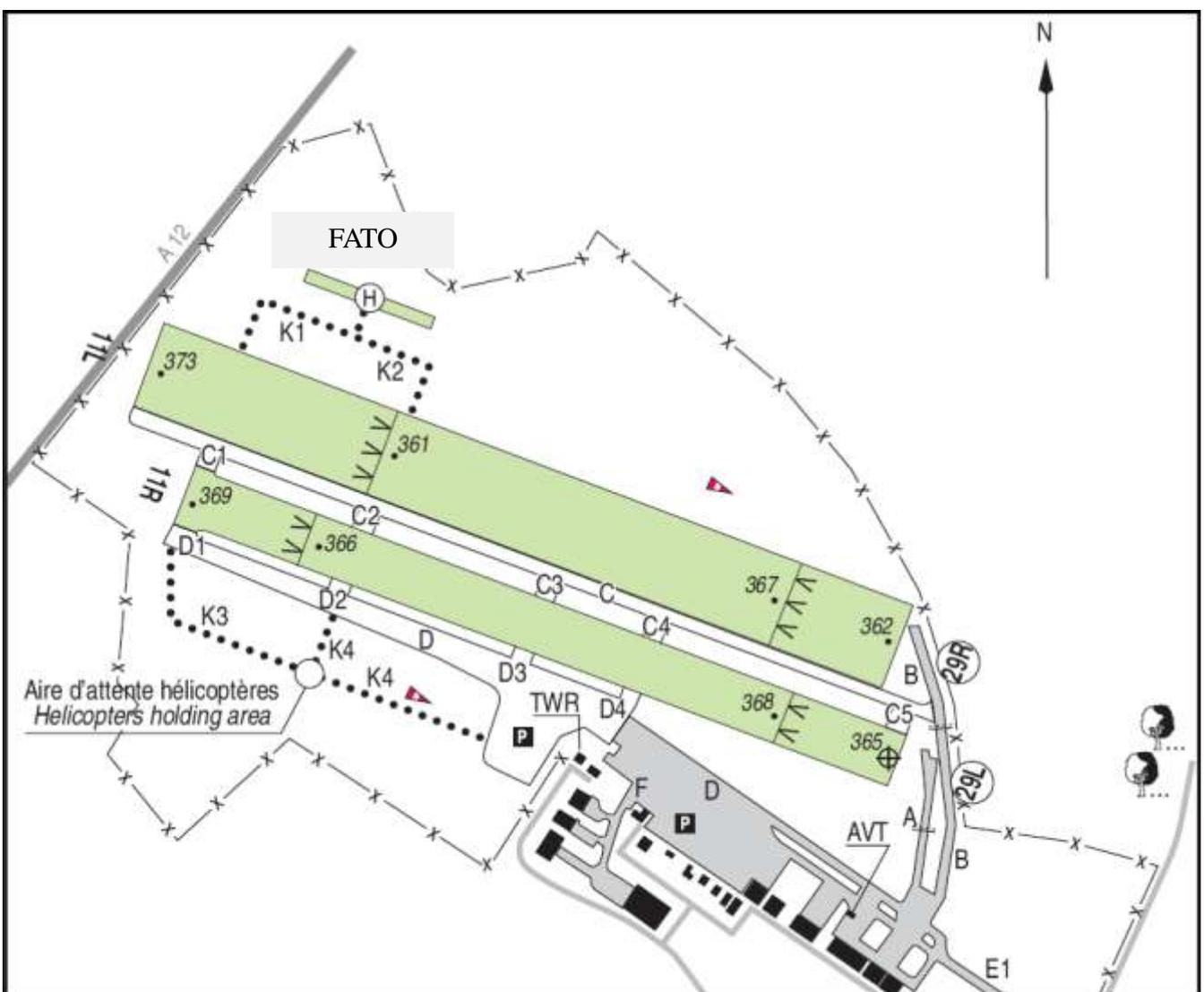
« Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef ; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ».

DESCRIPTION GENERALE DE L'AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

L'aérodrome de Saint-Cyr possède deux pistes en herbe et une petite piste réservée aux hélicoptères appelée FATO (repérable au moyen d'une lettre H dans un rond blanc).

Ces trois éléments de l'infrastructure aéroportuaire ont la même orientation. Ainsi, lorsque le vent vient de l'ouest ou du nord, les avions décollent et atterrissent en direction du cap 294 (294°) et on dit alors : les pistes 29 sont en service (arrondi du cap à la dizaine la plus proche). Dans le cas contraire, par vent du sud ou de l'est, on décolle et on atterrit vers le cap 114. Les pistes 11 sont alors en service.

Lorsqu'on veut désigner l'une des pistes par rapport à l'autre on parle de piste sud ou de piste nord. On peut aussi, si l'on sait dans quel sens les avions décollent et se posent, utiliser les termes de piste droite (11R ou 29R) et piste gauche (11L ou 29L).



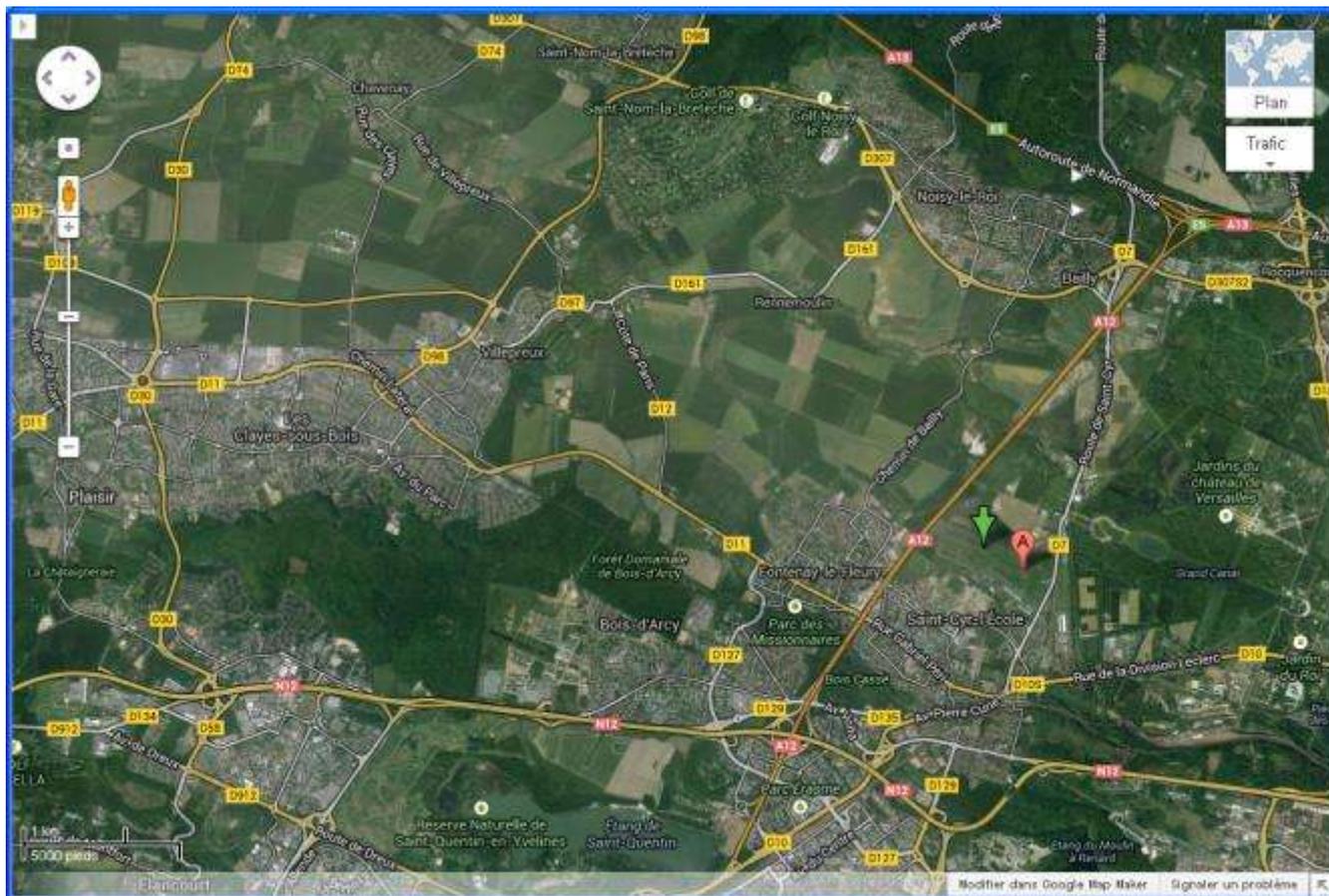
Les limites de l'aérodrome sont caractérisées par :

- l'autoroute A12 à l'ouest;
- la départementale 7 à l'est. C'est de ce côté que se situe l'entrée publique de l'aérodrome. Sur la commune de Saint-Cyr, cette départementale est appelée rue du Dr Vaillant.

L'aérodrome est ouvert aux vols de jour seulement, soit de 30 minutes avant le lever du soleil jusqu'à 30 minutes après le coucher du soleil (début de la nuit aéronautique).

La tour de contrôle, indiquée TWR sur le schéma ci-dessus, est en position centrale. Les contrôleurs sont des personnels de la DGAC qui fournissent le service du contrôle 7 jours sur 7, de 09h00 à 20h00 où jusqu'à la nuit aéronautique. Lorsque la tour n'est pas active les aéronefs communiquent entre eux sur la fréquence de contrôle dans un mode appelé «auto-information».

VUE GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE SAINT-CYR

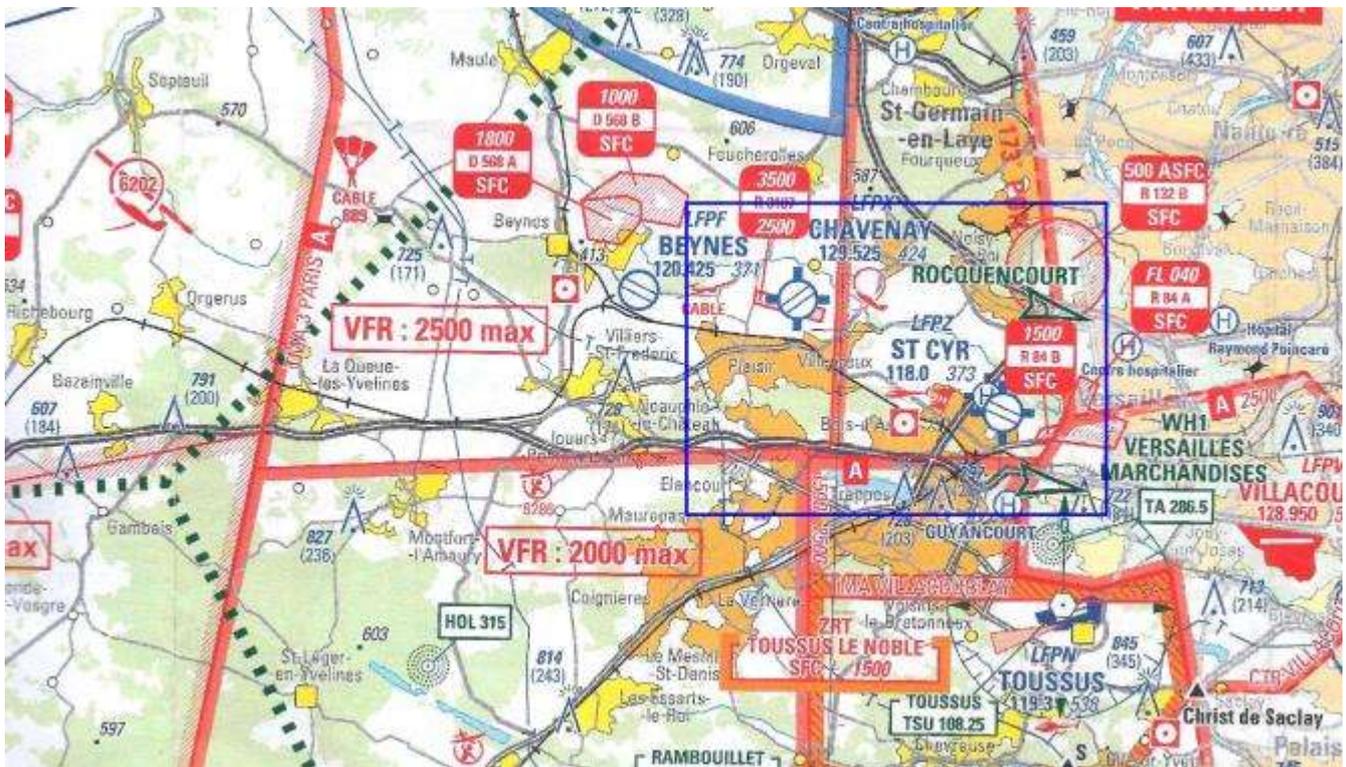


L'aérodrome (A) est entouré des zones d'habitations de :

- Saint-Cyr-l'École à l'est et au sud,
- Fontenay-le-Fleury à l'ouest immédiat,
- Bailly à proximité de la vent arrière,
- Noisy le Roi à proximité de la vent arrière et des serres,
- Rennemoulin à proximité de la vent traversier 29 (base 11),
- Versailles, le Chesnay et Rocquencourt à l'est et au nord-est
- Villepreux, Bois d'Arcy, les Clayes-sous-Bois, Plaisir et Elancourt autour de la sortie ouest,
- Saint-Nom-la-Bretèche au delà de la sortie nord.

L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE : LES CARTES AERONAUTIQUES

La carte Région Parisienne au 250 000e :



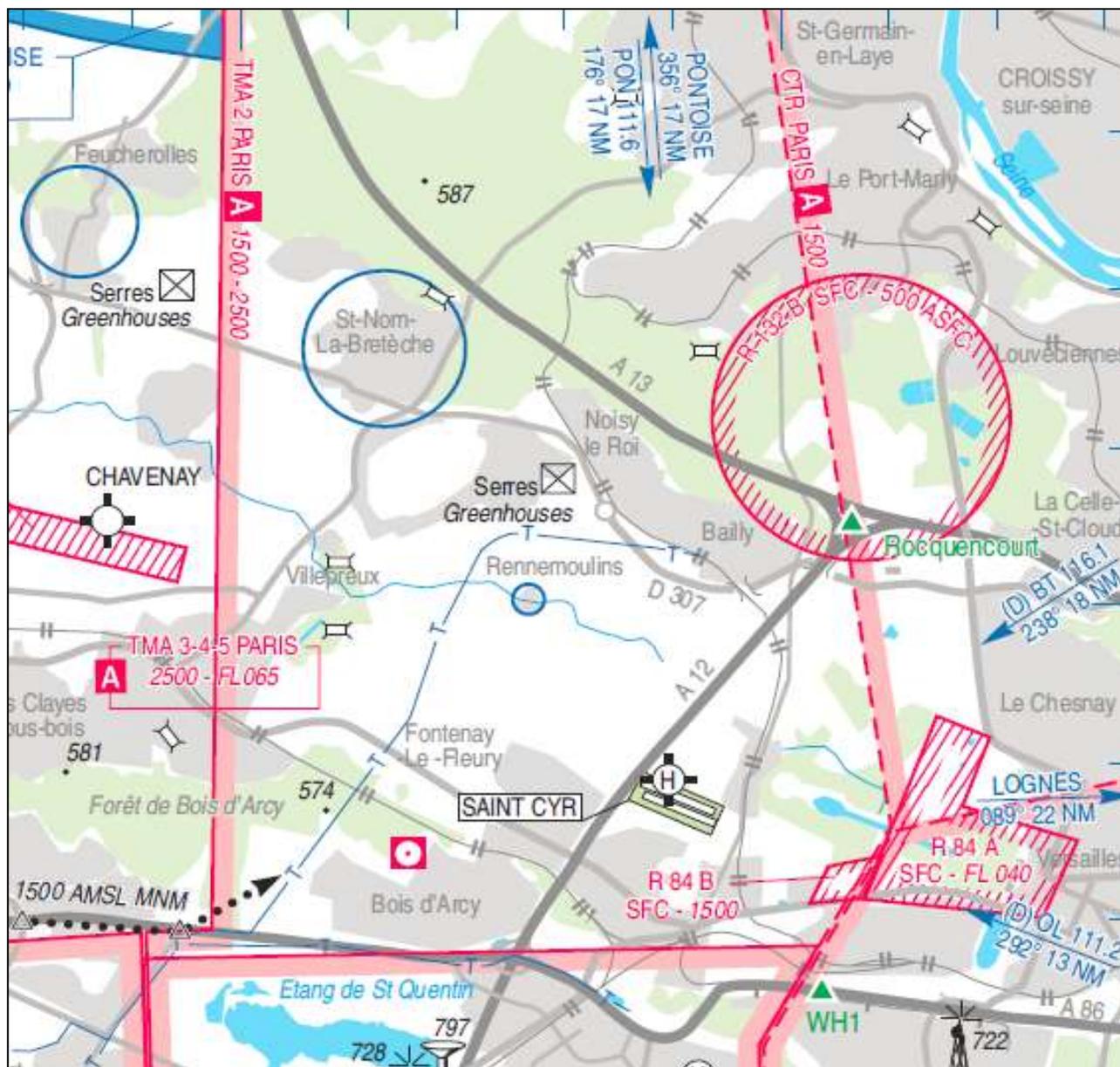
Sur cette carte à relativement grande échelle (un avion qui vole à 200 km/h parcourt chaque minute environ 1,5cm sur cette carte), le rectangle bleu marine a été ajouté pour indiquer la dimension des environs de Saint-Cyr tels qu'ils figurent page précédente.

Les zones colorées en jaune ou en orange sont des zones urbanisées qui ne peuvent être survolées en vol à vue (sauf nécessité relative à la sécurité) car la réglementation aéronautique impose une altitude élevée. En région parisienne, des mentions du type « VFR : 2000 max » réservent l'espace supérieur au trafic commercial. L'unité employée est le pied (2000 pieds = 600 m) et la référence altimétrique est le niveau de la mer.

On voit clairement sur cette carte les passages qui s'offrent aux aéronefs pour arriver ou partir de l'aérodrome de Saint-Cyr. Ce sont les zones forestières au nord et au sud de la plaine de Versailles ainsi que les parages de l'aérodrome de Chavenay. En revanche, cette carte ne permet pas d'identifier précisément les détails de l'environnement de l'aérodrome.

Pour cela le pilote utilise la carte d'approche à vue (carte VAC).

L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE : LA CARTE VAC (VISUAL APPROACH CHART)



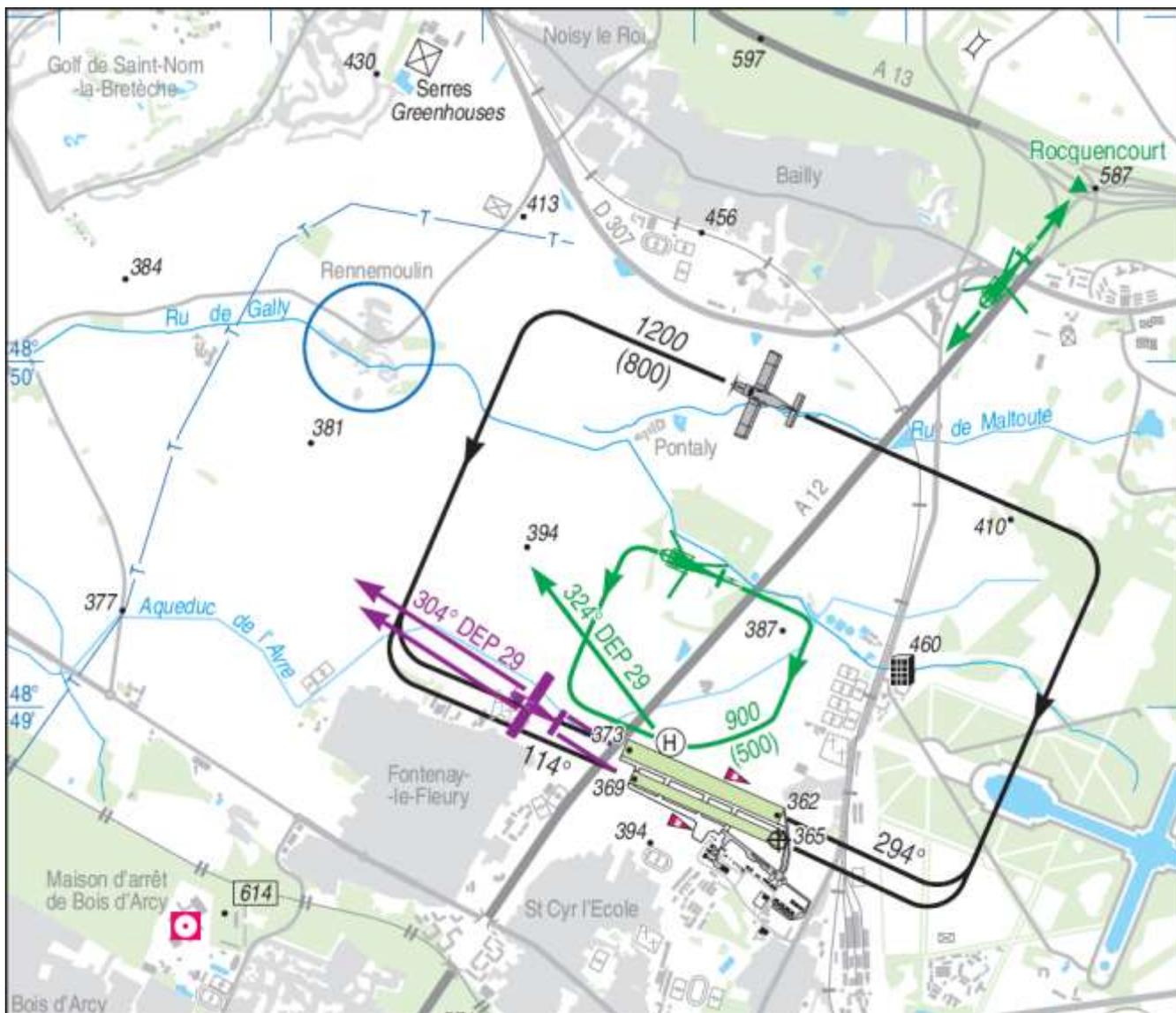
La carte d'approche décrit l'environnement de l'aérodrome. On ne peut pas dire cependant que la représentation à cette échelle donne une idée vraiment précise des itinéraires à emprunter pour gêner le moins possible la population.

A gauche du pointillé rouge l'espace aérien décrit sur cette carte aéronautique est dit de « classe G ». Les aéronefs peuvent y circuler librement, mais ne doivent pas survoler les zones d'habitation (surfaces grises), sauf cas de nécessité relatif à la sécurité.

A droite du pointillé rouge seuls certains itinéraires (A13, A86) sont autorisés et uniquement aux hélicoptères.

La carte VAC de Saint-Cyr est accompagnée d'une seconde carte à plus grande échelle, la carte d'atterrissage à vue.

LE CIRCUIT D'AERODROME : LA CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE pour avions ULM et hélicoptères



Sur la carte d'atterrissage à vue, le pilote a une définition précise des trajectoires conseillées à suivre dans le « circuit d'aérodrome ». Ces trajectoires (noires pour les avions/ULM et vertes pour les hélicoptères) ont été publiées par la DGAC après que ses services ont démontré que les types d'aéronefs légers qui utilisent habituellement la plate-forme peuvent les emprunter en toute sécurité.

Les sensibilités environnementales ont été également prises en compte, dans la mesure du possible, lors de la définition de ces trajectoires. Ainsi, lors d'un décollage en 29 (flèches violettes), il est demandé au pilote une altération de route de 10° vers la droite pour limiter les nuisances à Fontenay-le-Fleury. On remarque également une distance de l'ordre de 250 mètres entre la branche « vent arrière » du circuit d'aérodrome (là où est dessiné l'avion) et la D307 qui marque la limite des zones urbanisées de Bailly. Enfin, l'altitude du circuit a été relevée de 1100 à 1200 pieds au terme d'une réflexion menée en 2011.

ENVIRONNEMENT, TRAJECTOIRES et CONTROLES

Tout pilote doit obligatoirement avoir étudié ces différentes cartes avant de décoller ou de se poser sur l'aérodrome de Saint-Cyr.

S'il est un pratiquant régulier de cet aérodrome, il faut également qu'il connaisse les trajectoires les moins nuisantes pour la population. C'est pourquoi les secteurs les plus sensibles sont listés dans la suite de ce document et les trajectoires recommandées y sont détaillées.

Voici les secteurs qui ont été définis par le CSC de Saint-Cyr comme les plus sensibles.

- Saint-Cyr : quartier de la rue Guy Môquet et rue du Dr Vaillant
- Fontenay-le-Fleury : quartier du Parc Montaigne et quartiers nord de la commune
- Bailly : zone sud de la commune, au voisinage de la D307
- Noisy-le-Roi : domaines du Parc et de la Tuilerie
- Villepreux : zone sud-est de la commune, connue sous le nom de « pointe de Villepreux »
- Plaisir : zones résidentielles au nord et au sud de la forêt de Bois d'Arcy
- Rennemoulin : village

Le respect des trajectoires recommandées et des zones sensibles peut faire l'objet de contrôles annoncés ou non, de la part de la PAF ou de la gendarmerie aérienne. Ces contrôles portent sur les trajectoires et leurs hauteurs et visent à sensibiliser les pilotes commandants de bord. Voir en exemple une note de la PAF transmise aux aéroclubs en mai 2013 annexée en page 27.

SAINT-CYR

A) Décollage vers l'est (pistes 11)

Au décollage en 11, il faut veiller à bien garder l'axe jusqu'au dépassement de la rangée d'arbres qui marque le début du parc du Château de Versailles. Un déport vers le nord pourrait en effet causer des nuisances plus importantes aux riverains de la rue Guy Môquet.

Pour la même raison, en cas de départ en circuit rapproché 11 (anciennement nommé basse hauteur), éviter dans la mesure du possible de virer trop tôt après le seuil de piste.

En auto-information, le décollage doit s'effectuer préférentiellement sur la piste sud, l'atterrissage et les touch & go, préférentiellement, sur la piste nord.

Il n'existe aucune autre procédure de moindre nuisance sonore en phase de décollage.



SAINT-CYR

B) Atterrissage vers l'ouest (pistes 29)

A l'atterrissage en 29, le régime réduit des moteurs se traduit par une moindre nuisance pour les habitations voisines des deux axes.

La trajectoire des avions en fin de circuit rapproché 29 peut cependant effrayer les riverains de la rue Guy Môquet. En raison des grands angles et de variations de régime moteur nécessaires à l'exercice, on peut se limiter à trois exercices.

En auto-information, le décollage doit s'effectuer préférentiellement sur la piste sud, l'atterrissage et les touch & go, préférentiellement, sur la piste nord.



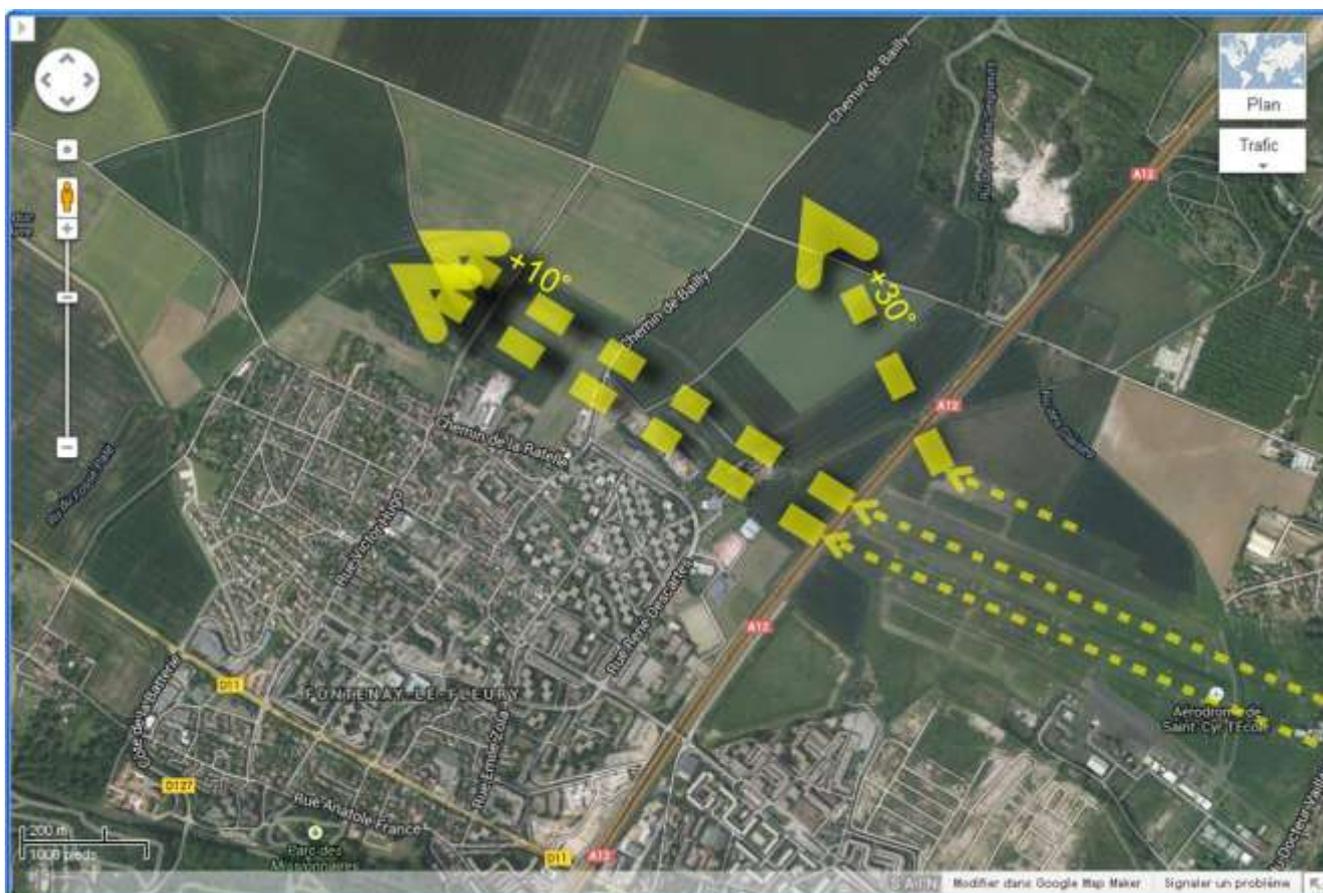
FONTENAY-LE-FLEURY

A) Décollage vers l'ouest (pistes 29)

Au décollage en 29, quelle que soit la piste utilisée (FATO comprise), une altération de route vers le nord doit être pratiquée. Elle est de 10° pour les usagers des pistes avions et de 30° pour les usagers de la FATO. Le point auquel les aéronefs sont tenus d'altérer leur route est la verticale de l'autoroute A12 pour les usagers des pistes et l'extrémité de la FATO pour ses usagers.

En auto-information, le décollage doit s'effectuer préférentiellement sur la piste sud, l'atterrissage et les touch & go, préférentiellement, sur la piste nord.

Il n'existe aucune autre procédure de moindre nuisance sonore en phase de décollage.



FONTENAY-LE-FLEURY

B) Atterrissage vers l'est (pistes 11)

En présence des services du contrôle, ceux-ci essaient, dans la mesure du possible en raison du trafic, de faire atterrir les avions sur la piste nord. En effet, l'atterrissage en 11 gauche est nettement moins gênant pour les habitants de Fontenay-le-Fleury que l'atterrissage en 11 droite (piste sud).

En auto-information, le décollage doit s'effectuer préférentiellement sur la piste sud, l'atterrissage et les touch & go, préférentiellement sur la piste nord.

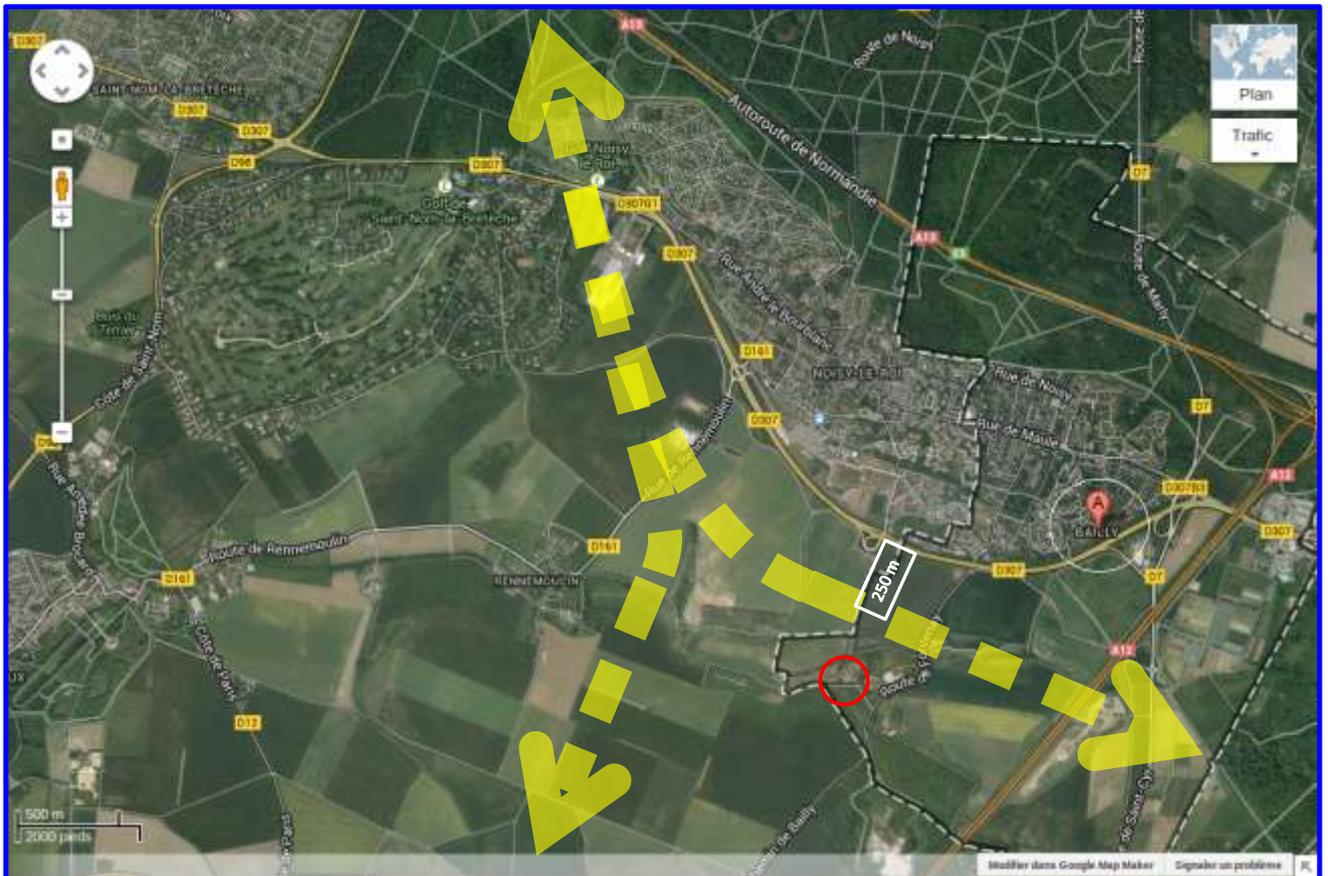
Une finale stabilisée limite les nuisances sonores et donc les désagréments pour les habitants des quartiers nord de Fontenay-le-Fleury.



BAILLY

La départementale 307, qui longe Noisy-le-Roi et Bailly, constitue la limite à ne pas franchir pour éviter le survol d'habitations. Mais pour ne pas gêner ceux des riverains qui sont logés près de cette route, **il faut respecter le tracé de la vent arrière tel qu'il figure sur la carte VAC.**

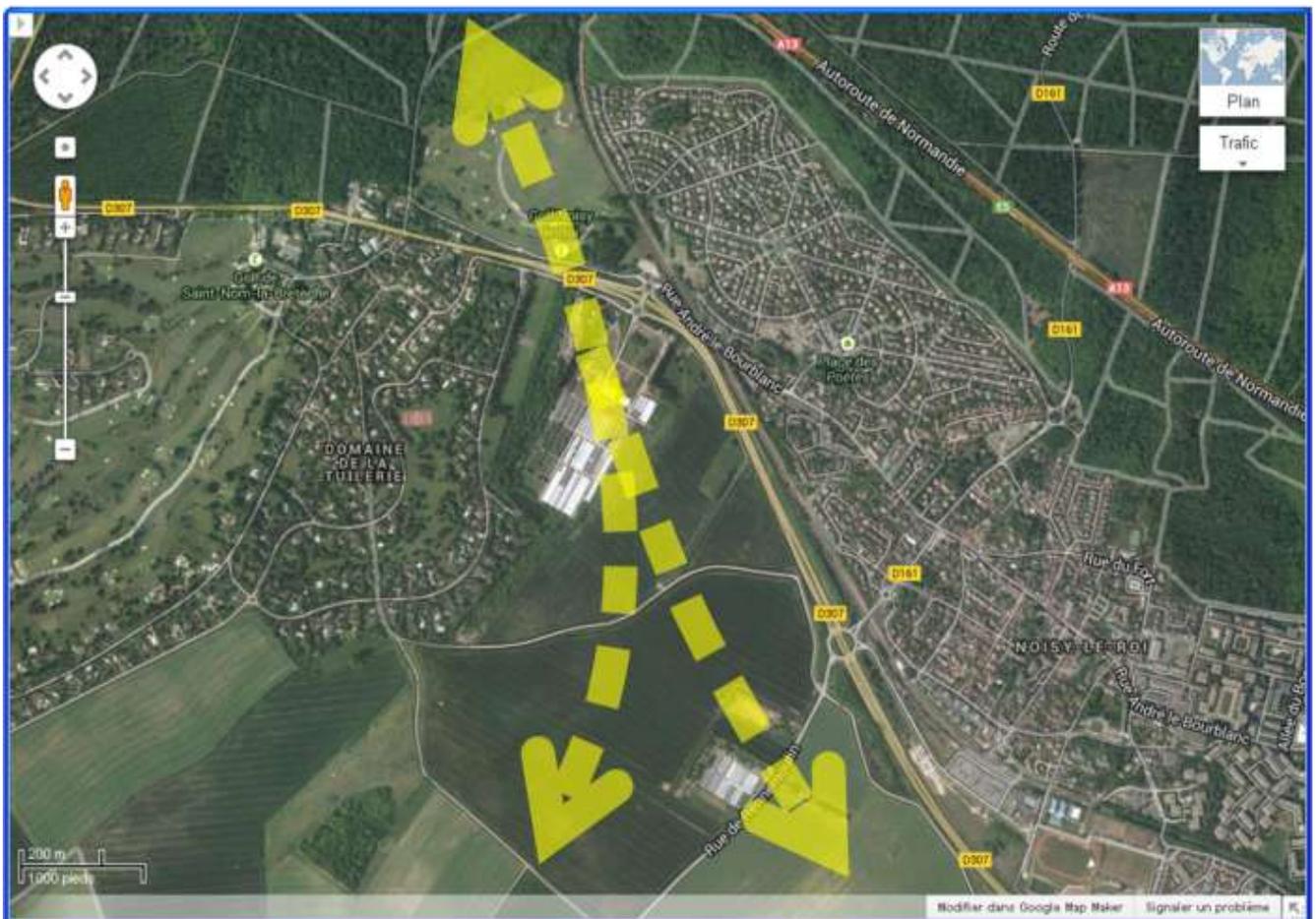
La vent arrière prévoit le passage à une distance 250 mètres de la D 307. Attention à ne pas se déporter au sud pour ne pas gêner les résidents des Gîtes des Moulineaux (cerclés de rouge sur le visuel ci-dessous).



NOISY-LE-ROI

Les serres de Noisy-le-Roi constituent le point d'entrée et de sortie de Saint-Cyr vers le nord-ouest et le nord. Dans le passé on recommandait aux pilotes de ne pas survoler les golfs mais les temps ont changé. Le survol de zones d'habitations n'est plus toléré. **Il est donc nécessaire, sauf raison impérieuse de sécurité, de rester sur l'axe à 150 mètres du domaine du Parc (zone nord de Noisy où est située la place des Poètes) et à autant de distance du domaine de la Tuilerie (zone ouest de Noisy).**

Dans le sens de l'entrée, et dans la mesure du possible, il faut adopter un régime moteur régulier et adapté à la procédure d'intégration retenue, selon la configuration du circuit d'aérodrome.



VILLEPREUX

Cette commune, dont le nom est associé à celui de Chavenay pour son aérodrome, 'bénéficie' également des aéronefs en provenance de Saint-Cyr sur sa façade sud et sud-est. La pointe de Villepreux, triangle résidentiel situé à l'extrémité sud-est de la commune, est parfois survolée par des appareils qui se dirigent vers la sortie ouest.

L'examen des lieux montre qu'il y a un passage d'un bon kilomètre de largeur et suffisamment d'espace dans le sens vertical pour que les trafics entrants et sortants se croisent sans difficulté. Le pilote doit donc, comme toujours en VFR, regarder dehors pour sa sécurité, et s'assurer aussi que son appareil est bien à 200 mètres ou plus des habitations de Villepreux.

Quant aux aéronefs qui rejoignent le circuit d'aérodrome après avoir longé la nationale 12, trajectoire dérogatoire, il leur est demandé dans la mesure du possible de préparer leur machine après le passage de la D11. S'ils doivent anticiper pour intégrer en semi-directe pour la 11, il leur faut modérer les variations de puissance au voisinage de Villepreux.

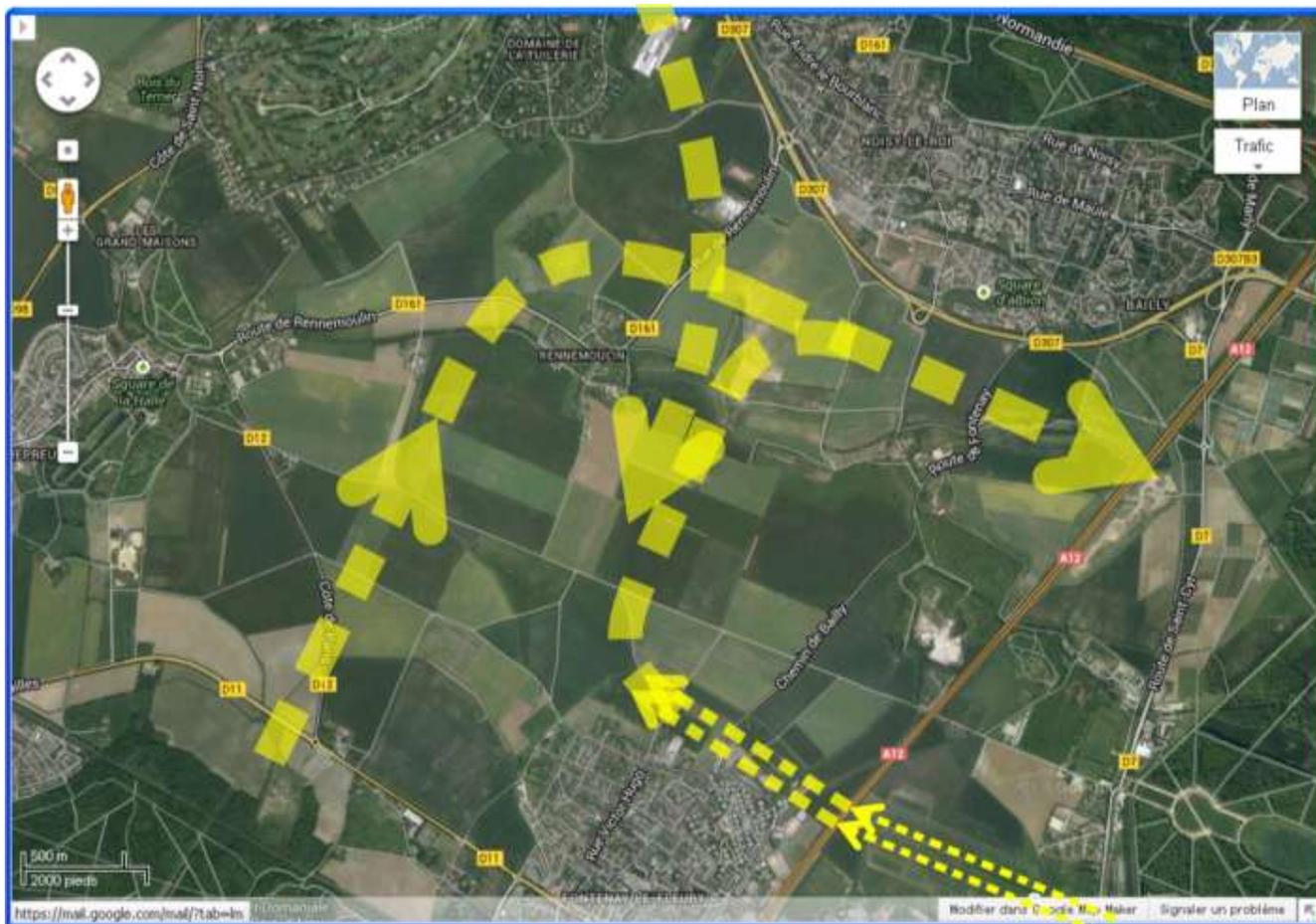


RENNEMOULIN

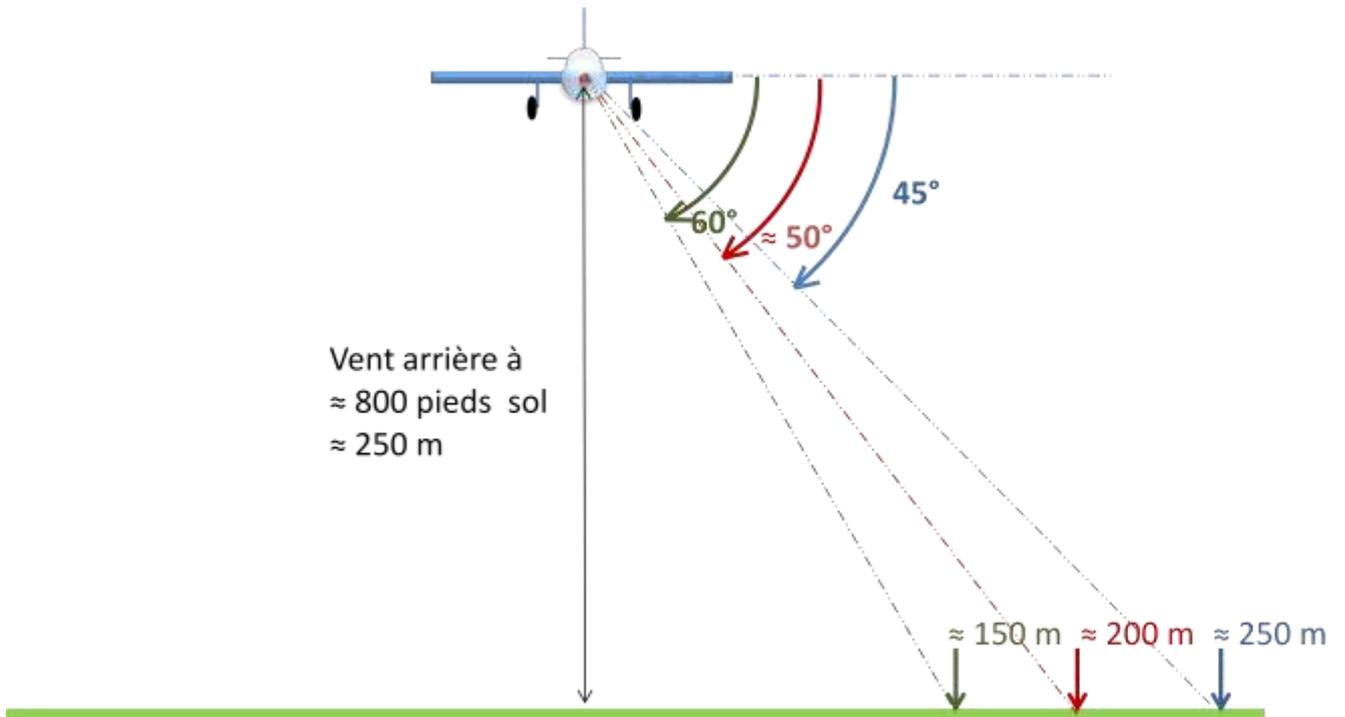
La commune de Rennemoulin est située à proximité du début de la vent arrière 29 et souffre de passages trop fréquents d'aéronefs près de la verticale des habitations. Dans le passé un derrick servait de point de repère aux pilotes, aujourd'hui cet équipement a disparu et il faut malgré tout réussir à préserver une distance d'au moins 200 mètres par rapport à ce village qui compte 111 habitants.

L'intégration dans le circuit 29 en arrivant par l'ouest impose de laisser la pointe de Villepreux sur sa gauche puis de passer au nord de Rennemoulin. Laisser le village à bonne distance sur sa droite, puis intégrer en début de vent arrière 29. Cette façon de procéder assure une bonne sécurité vis-à-vis des trafics en montée initiale et en vent traversier 29.

Pour les arrivées par le nord en configuration 11, lorsque le contrôleur propose une semi-directe il est demandé de laisser également Rennemoulin à bonne distance sur sa droite.



Annexe : Espacement latéral - visualisation depuis l'avion



A une hauteur de 800 ft (≈ 250 m) les angles sous lesquels sont vus les objets au sol sont de

- 45° pour un espacement de 250 m
- 52° pour 200 m
- 60° pour 150 m

Annexe : CCE et CSC

Commission Consultative de l'Environnement : CCE

La commission est consultée sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit.

[Les membres de la commission consultative de l'environnement sont répartis en trois catégories égales en nombre. La commission comprend :

1. Au titre des professions aéronautiques :

- o des représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, désignés par le préfet présidant la commission, sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives, les modalités de représentation des personnels relevant du ministre chargé de la défense étant toutefois définies par arrêté de ce ministre ;*
- o des représentants des usagers de l'aérodrome désignés par le même préfet ;*
- o un ou des représentants de l'exploitant de l'aérodrome désignés par le même préfet, sur proposition dudit exploitant ;*

2. Au titre des représentants des collectivités locales :

- o des représentants des établissements publics de coopération intercommunale dont au moins une commune membre est concernée par le bruit de l'aérodrome et qui ont compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, élus par les organes délibérants de ces établissements ;*
- o des représentants des communes concernées par le bruit de l'aérodrome n'appartenant pas à l'un des établissements publics de coopération intercommunale mentionnés ci-dessus, désignés par le collège des maires de ces communes ;*
- o des représentants des conseils régionaux et généraux, élus par leurs assemblées respectives ;*

3. Au titre des associations :

- o des représentants des associations de riverains de l'aérodrome désignés, sur proposition des associations de riverains déclarées, par le préfet présidant la commission ;*
- o des représentants des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire, désignés par le même préfet.]*

La liste des membres, titulaires et suppléants, est fixée par arrêté préfectoral.

La CCE se réunit au moins une fois par an en séance plénière sur convocation du préfet.

[...]extrait du code de l'environnement

Annexe : CCE et CSC

Comité de Suivi de la Charte de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole : CSC

La liste des membres, titulaires et suppléants, est fixée par arrêté préfectoral.

Le comité de suivi se réunit tous les 2 à 3 mois.

La charte des relations et de respect mutuel entre les usagers et les riverains a été signée par le GUAS et la plupart des associations représentatives des riverains en décembre 2004.

Le Comité de suivi a commencé ses travaux début 2005 par la mise en œuvre de l'article 6 de la charte qui consiste à réduire le bruit à la source avec la mise en œuvre de silencieux sur les avions.

Afin de diminuer encore plus les nuisances de bruits pendant les samedis, dimanches et jours fériés du 1er avril au 30 octobre, un accord a été signé entre les usagers et les riverains, en juillet 2007, réservant l'entraînement en tours de piste entre 12h00 et 14h00 (locales) aux aéronefs équipés d'un dispositif atténuateur de bruit (silencieux).

Le respect de cet accord est régulièrement vérifié lors de contrôles aléatoires effectués tout au long de la période d'application.

Les membres du comité sont répartis en trois collèges,

- Collectivités territoriales (Saint-Cyr-l'Ecole, Noisy-Le-Roi, Bailly et Fontenay-Le-Fleury),
- Usagers (GUAS),
- Associations de riverains (Yvelines environnement, ARA, APEBN, Saint-Cyr Rail Environnement et l'ADECNAP).

Annexe : PAF & Contrôles



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

NOTE A TOUS LES PILOTES, CHEFS PILOTE, INSTRUCTEURS ET PRESIDENTS DES AEROC CLUBS DE SAINT CYR L'ECOLE

Lors de contrôles réguliers de la Police Aéronautique sur votre terrain de St Cyr, nous avons parfois constaté des trajectoires d'arrivées et de départs d'avions pouvant occasionner un surcroît de nuisances sonores. Vous connaissez tous la sensibilité des riverains à ce sujet et les revendications des diverses associations les regroupant.

C'est pourquoi, et afin de rechercher une amélioration de la situation, la police aéronautique procédera dans les jours qui viennent à d'autres contrôles de trajectoires et de hauteurs (surtout pour les arrivées en 11 droite). Ces contrôles permettront de sensibiliser les commandants de bord sur le phénomène des nuisances et de rechercher le meilleur respect des trajectoires pour éviter autant que possible les zones habitées situées autour du terrain. Un officier de police judiciaire se présentera directement à l'équipage après l'atterrissage en cas de constatation d'une trajectoire ou hauteur « limites ».

Le but est avant tout pédagogique et nous sommes conscients de la difficulté pour le pilote de prendre en compte tous ces éléments environnementaux lors de son décollage ou de son atterrissage. Néanmoins, vu la sensibilité, il nous paraît utile d'entreprendre ces démarches pour assurer la pérennité du site et un meilleur dialogue avec les riverains.

Le bureau de la police aéronautique de Toussus-le-Noble
Direction Centrale de la Police aux Frontières

GLOSSAIRE

ADP	société Aéroports de Paris
CCE	Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole
CSC	Comité de Suivi de la Charte de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile, administration chargée de l'aviation civile en France
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
FATO	piste spécialisée pour les hélicoptères (Final Approach and Take Off area)
PAF	Police Aux Frontières
ULM	Ultra Léger Motorisé
VAC	carte d'approche d'un aérodrome (Visual Approach Chart)
VFR	règles de vol à vue (Visual Flight Rules)