

Aires d'atterrissage en campagne des hélicoptères

Autor(en): **Rauch, Ladina**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement = Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire = Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **113 (2015)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-513911>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aires d'atterrissage en campagne des hélicoptères

Le 1er septembre 2014 est entrée en vigueur «l'Ordonnance sur le décollage et l'atterrissage d'aéronefs en dehors des aérodromes» (Ordonnance sur les atterrissages en campagne, OSAC). Le délégué cantonal pour l'aviation civile, Ing. Davide Pedrioli, doit assurer la mise en oeuvre des toutes les aires d'atterrissage en campagne (AAC) dans la planification du territoire et d'évaluer leur impact sur le territoire.

L. Rauch

La première phase du projet prévoit de répertorier toutes les aires d'atterrissage situées en dehors des aérodromes sur le territoire du Tessin (fig. 1). Après, conformément à l'OSAC, on doit analyser l'impact que ces aires d'atterrissage en campagne ont sur les zones résidentielles et montagneuses. Une zone résidentielle se définit comme un territoire urbanisé ou un groupement d'au moins dix habitations situées dans un rayon de 100 mètres de l'aire d'atterrissage. Un atterrissage en zone montagneuse correspond à un atterrissage effectué à plus de 1100 m au-dessus du niveau de la mer (fig. 2). En plus des critères définis par l'OSAC, le délégué pour l'aviation civile souhaite évaluer les modalités de gestion situées autour des aires d'atterrissage en campagne. Cette évaluation signifie l'étude du problème en présence de routes, de voies ferrées et de lignes aériennes à haute tension situées dans un rayon de 50 mètres de l'aire d'atterrissage (fig. 3). Enfin, le délégué pour l'aviation civile souhaite connaître sur quel bien-fonds se situe la place d'atterrissage. Cette information permettra ensuite d'identifier le propriétaire grâce aux informations contenues dans le registre foncier.

Objectifs

Le but de ce travail était de créer une base de données et une plateforme interactive capable de donner au délégué pour l'aviation civile les résultats concernant les impacts sur les zones ainsi qu'aux infor-

mations sur les modalités de gestion. Les résultats se présentent sous forme de tableau et de cartographie pour les deux thématiques décrites ci-dessus. Dans le tableau concernant les impacts sur les zones sont mises en évidence les altitudes supérieures à 1100 m au-dessus du niveau de la mer et le nombre d'édifices égaux ou supérieurs à dix.

Dans le tableau sur les modalités de gestion, on attribueras la valeur oui/no aux champs présence de routes, présence de voies ferroviaires ou présence de lignes aériennes à haute tension, en suite les valeurs oui sont mise en évidence. La représentation cartographique permet une évaluation rapide de la situation globale de toutes les aires d'atterrissage en campagne et de identifier celle qui ont un impact significatif.

Procédure

D'abord on a développé le modèle spatial, le modèle conceptuel et le modèle logique qui nous ont ensuite servis à créer le modèle physique; pour ce projet, nous avons conçu un Personal Geodatabase à l'aide du programme ArcGIS 10.0. Nous allons maintenant présenter sommairement les procédures de reprise de données et les procédures pour obtenir les résultats finaux.

Reprise initiale

Afin de procéder aux analyses pour obtenir les résultats désirés nous avons besoin des données suivantes:

- AAC (aires d'atterrissage en campagne) Le délégué cantonal a demandé

directement aux entreprises d'hélicoptères de lui fournir une liste indiquant la position géographique et le nom des AAC.

- Bien-fonds
Pour compléter la liste des AAC avec le numéro des bien-fonds où se trouve l'aire d'atterrissage, nous avons utilisé les bien-fonds de la MO avec reprise partiellement des attributs.
Dans une deuxième phase on pourra évaluer si les bien-fonds ont des DDS ou des mines.
- Bâtiments, routes, voies ferrées et lignes aériennes à haute tension
Reprise des objets de la MO avec reprise partielle des attributs.
- Modèle numérique du terrain
Pour calculer les altitudes des atterrissages, nous avons élaboré un raster en nous appuyant sur le MNT25 disponible dans la banque de données centralisée du canton, vue la précision exigée est plus que suffisant.

Analyses

Les analyses comportent deux phases:

- Analyse pour la préparation des données du projet
 - Création d'un raster altimétrique
 - Reprise des données de la MO
 - Liste AAC transformée en Shape file
 - Extraction de l'altitude et intersection avec les bien-fonds pour chaque AAC
- Analyse pour l'impact sur les zones et modalités de gestion
 - Analyse spatiale visant à identifier les bâtiments, routes, voies ferrées et lignes électriques qui coupent l'espace situé autour de l'AAC.
 - Compte des bâtiments présents et attribution des valeurs oui/non pour la présence de routes, de voies ferrées et de lignes à haute tension.

Les procédures ont été conçues avec l'application ModelBuilder de ArcGIS (fig. 4). Initialement, les différents processus ont été créés séparément pour faciliter l'intervention en cas de problème. Certaines procédures ont été laissées séparées car il n'est pas indispensable de les effectuer à chaque analyse, comme par exemple la

préparation des données. Les procédures pour obtenir les résultats finaux sont rapides, leur durée totale est inférieure à dix minutes.

Résultats

Les résultats se présentent sous forme de tableau et de cartographie pour la thématique impacts sur les zones et pour les modalités de gestion.

Tableaux

Pour réaliser les tableaux, un modèle de report comportant tous les champs a d'abord été conçu.

Pour obtenir le tableau avec les champs mise en évidence, le report doit être exporté au format Excel puis complété. Ensuite on peut créer les deux tableaux pour les différentes thématiques en effaçant les champs inutiles. Un modèle de report peut être créé pour chaque thématique mais car on doit compléter les données, la méthode exposée ci-dessus est plus rapide (fig. 5).

Cartographie

Le résultat cartographique est une carte imprimée en format A3 représentant en arrière-plan une orthophoto du canton

du Tessin. Sur cette représentation apparaissent toutes les aires d'atterrissage avec le numéro d'identification et la légende.

Les résultats à faire apparaître pour les impacts sur les zones ont été définis avec une requête dans le Layer Properties et utilisé les symboles du système ArcGIS. L'impact sur les zones résidentielles est représenté par une étoile jaune et l'impact sur les zones montagneuses avec un triangle orange (fig. 6).

Pour les modalités de gestion, les résultats ont été définis grâce aux critères Categories-Unique values, many fields sous Layer Properties; vu cette représentation symbolique très spécifique, nous avons utilisé le logiciel AutoCad pour créer ces symboles, puis on les a transformé en images bitmap 16 couleurs (fig. 7).

Perspectives d'évolution

À l'avenir, nous pourrions envisager de:

- convertir les AAC au format KML à l'aide de l'application disponible sur la plateforme de swisstopo pour les visualiser sur Google Earth. On pourra évaluer si joindre une fiche avec les résultats

des analyses et une photographie de l'atterrissage. Cette technologie simple permettra aux gestionnaires des aires d'atterrissage de vérifier le degré de sécurité de l'atterrissage.

- développer une application d'analyse WebGIS permettant d'évaluer automatiquement les impacts sur les zones et les modalités de gestion en fonction de la position géographique de l'aire d'atterrissage.

Ladina Rauch, géomatique
Office du délégué cantonal
pour l'aviation civile
Ing. Davide Pedrioli
Viale S. Franscini 17
CH-6500 Bellinzona
ladina.rauch@ti.ch

Source: Rédaction PGS



Wer abonniert, ist immer informiert!

Geomatik Schweiz vermittelt Fachwissen – aus der Praxis, für die Praxis



Jetzt bestellen!

Bestellitalon

Ja, ich **profitiere** von diesem Angebot und bestelle Geomatik Schweiz für:

- 1-Jahres-Abonnement Fr. 96.– Inland (12 Ausgaben)
- 1-Jahres-Abonnement Fr. 120.– Ausland (12 Ausgaben)

Name	Vorname
Firma/Betrieb	
Strasse/Nr.	PLZ/Ort
Telefon	Fax
Unterschrift	E-Mail

Bestellitalon einsenden/faxen an: SIGImedia AG, Pfaffacherweg 189, Postfach 19, CH-5246 Scherz
Telefon 056 619 52 52, Fax 056 619 52 50, verlag@geomatik.ch