



GUIDE POUR LA CREATION DE PLATEFORMES ULM



NOTICE EXPLICATIVE

Vous envisagez de créer et exploiter une plateforme à caractère permanent réservée à la pratique des aéronefs ultra légers motorisés (ULM).

Les textes qui régissent la création de ce type de plateforme sont les suivants :

- Code des Transports, articles R 6212-4, R 6212-6 et R 6212-17
- Arrêté ministériel du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les ULM peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome ;
- Arrêté ministériel du 22 janvier 1971 : issu des règles pour les hélicoptères, indique les distances minimales entre aérodromes et plateformes ULM.

Ce guide qui vous est proposé doit vous permettre d'effectuer les démarches auprès de votre préfecture en joignant au dossier les informations nécessaires et suffisantes à l'étude technique devant être réalisée par les services de l'Etat.



TEXTES REGLEMENTAIRES

CODE DES TRANSPORTS

Article R 6212-4

Les atterrissages et décollages d'aéronefs hors d'un aérodrome prévus dans la présente section s'effectuent avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article R 6212-6

Les atterrissages, amerrissages et décollages sur des emplacements hors aérodromes peuvent être autorisés pour les aéronefs ou dans les cas suivants :

- 1° Les hélicoptères ;
- 2° Les avions dans les zones montagneuses où la topographie ne permet pas l'établissement d'aérodromes ;
- 3° Les avions effectuant des opérations de traitement aérien ;
- 4° Les aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés ;
- 5° Les aérodynes non motorisés à performances limitées ;
- 6° Les ballons ;
- 7° Les planeurs lancés par treuil ;
- 8° Les hydravions ou les avions amphibies.

Article R 6212-17

Les aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés dits "U. L. M.", définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'aviation civile.

Cet arrêté fixe :

- 1° Les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis ;
- 2° Les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Arrêté du 13 mars 1986
relatif aux conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés (ULM)
peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome

Le ministre de l'Économie, des finances et du budget,

Le ministre de la Défense

Le ministre de l'Intérieur et de la décentralisation

Le secrétaire d'état auprès du ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports

Et le secrétaire d'état auprès du ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 132-1 et D. 132-8 ;

Vu l'avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes en sa séance du 24 novembre 1983,

ARRETTENT :

Article 1er - Le présent arrêté a pour objet de définir les dispositions particulières à l'utilisation et, s'il y a lieu, l'agrément des plateformes situées hors des aérodromes utilisées à des fins de décollage et d'atterrissage par les aéroplanes ultralégers motorisés (ULM).

Article 2 - De telles plateformes sont interdites :

a) A l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel, sous réserve de l'accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouve la plate-forme, après avis du chef de district aéronautique et du chef de secteur de la police de l'air et des frontières ;

b) A l'intérieur des zones situées autour des aérodromes telles que définies par les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté du 22 février 1971, sauf accord du commandant de l'aérodrome ou du chef du district aéronautique ;

c) Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visées à l'article 17 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le commissaire de la République après avis conforme du ministre de la Défense.

Article 3 - L'utilisation d'une plateforme pour le décollage ou l'atterrissage est subordonnée à l'accord préalable de la personne en ayant la jouissance.

Article 4 - Les plateformes utilisées à titre occasionnel à des fins de vols privés ou d'épandage agricole doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès du maire de la commune concernée.

Article 5 - Les plateformes destinées à être utilisées de façon permanente par un ou plusieurs exploitants regroupés ou non en association, ou à accueillir une activité rémunérée sont autorisées par arrêté du commissaire de la République du département ou du préfet maritime, pris après avis du chef de district aéronautique, du chef de secteur de la police de l'air et des frontières, du directeur régional des douanes territorialement compétent et du président du comité régional interarmées de

circulation aérienne militaire et, dans la limite de ses compétences, après avis du maire concerné.

Toute plateforme servant de base à l'exploitation d'un ULM doit être considérée comme permanente.

L'autorisation peut être refusée, notamment si l'usage de la plate-forme est susceptible d'engendrer des nuisances phoniques de nature à porter une atteinte grave à la tranquillité du voisinage.

Article 6 - La demande d'autorisation pour les plateformes visées à l'article précédent est à adresser au commissaire de la République, ou au préfet maritime lorsque la plate-forme est située dans le domaine maritime, en quatre exemplaires par la personne physique ou morale de droit privé qui désire utiliser la plate-forme. Elle doit préciser les noms et prénoms ou désignation et l'adresse du demandeur et doit être accompagnée d'un dossier comportant les pièces suivantes :

- feuille ou assemblage de feuilles de la carte de la France au 1/50000 indiquant l'emplacement de la plate-forme ;
- un extrait du plan cadastral précisant les limites domaniales de la plate-forme ;
- une notice précisant les caractéristiques d'utilisation de la plateforme et indiquant ses dimensions, ses dégagements et les mesures de sécurité prévues ;
- une déclaration de la personne ayant la jouissance de la plateforme ou de l'autorité administrative compétente donnant l'accord sur l'utilisation envisagée.

Il est délivré récépissé de la demande.

Article 7 - Lorsque la plate-forme ou ses abords immédiats sont accessibles au public, l'utilisateur peut se voir imposer la mise en place d'une signalisation adaptée pendant les périodes d'utilisation.

Article 8 - Le commissaire de la République ou le préfet maritime, dispose d'un délai de trente jours à partir de la date d'envoi du récépissé de la demande pour accorder ou refuser son autorisation.

Ce délai est porté à soixante jours pour les plates-formes projetées dans les secteurs visés à l'article 2 paragraphe c, du présent arrêté et pour celles qui, dans le cadre de la consultation des autorités concernées, ont fait l'objet d'avis divergents. Dans ce dernier cas, le demandeur est immédiatement informé par le commissaire de la République ou le préfet maritime de la prolongation du délai imparti pour l'instruction de sa demande.

Faute de décision dans ces délais, l'autorisation est réputée accordée.

Article 9 - L'autorisation visée à l'article 5 ci-dessus est précaire et révocable.

Article 10 - Les commissaires de la République, les préfets maritimes, les directeurs régionaux de l'aviation civile, les chefs de secteur de la police de l'air et des frontières et les chefs de district aéronautique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 13 mars 1986

*Le ministre de l'Économie, des finances et du budget,
Pour le ministre et par délégation
Le directeur du cabinet*

J.C. NAOURI

Le ministre de la défense

Paul QUILES

*Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation
Pour le ministre et par délégation
Le directeur de cabinet*

F. ROUSSELY

*Le secrétaire d'état auprès du ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports
Pour le secrétaire d'état et par délégation
Le directeur de cabinet*

P. SALINI

Le secrétaire d'état auprès du ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer

*Pour le secrétaire d'état et par délégation
Le directeur de cabinet*

J. ROUDIER

**Arrêté du 22 février 1971 relatif à la réglementation
de l'utilisation d'hélicoptères aux abords des aérodromes**
(applicable aux terrains ULM)

Le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment son livre 1^{er} (art. D. 132-6) et son livre II (titres 1^{er} à IV, 2^{ème} et 3^{ème} parties) ;

Vu l'arrêté du 22 février 1971 relatifs aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, et notamment son article 19 ;

Vu l'arrêté du 11 octobre 1961 fixant les zones à l'intérieur desquelles l'utilisation d'hélicoptères est interdite (*cf. art. 7*) ;

Vu l'avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes du 22 mai 1970,

ARRETE :

Article 1er - Il est institué autour de chaque aérodrome une zone à l'intérieur de laquelle l'utilisation d'hélicoptères est interdite sauf aux hélicoptères effectuant des opérations de sauvetage ou des transports sanitaires d'urgence.

Toutefois, sous réserve du respect des autres conditions imposées par la réglementation en vigueur, une hélicoptère peut être utilisée dans une telle zone, soit à titre occasionnel, soit à titre temporaire en ce qui concerne l'entraînement au pilotage, après accord de l'autorité responsable de l'aérodrome intéressé qui portera sur les conditions d'utilisation de cette hélicoptère et fixera en particulier les fréquences à veiller à bord, les cheminements aériens d'accès et les horaires.

Article 2 - Pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et affectés à titre principal à l'aviation civile, les zones d'interdiction mentionnées à l'article 1^{er} ci-dessus sont limitées par des circonférences centrées sur le point de référence de l'aérodrome et dont le rayon est fixé comme suit :

- **8 km pour les aérodromes de catégorie A et B ;**
- **6 km pour les aérodromes de catégorie C ;**
- **2,5 km pour les aérodromes de catégorie D et E.**

(NDLR : les catégories d'aérodromes sont définies dans l'Article R222-5 du Code de l'Aviation Civile.)

Article 3 - Pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et affectés à titre principal à un département militaire, lesdites zones d'interdiction sont définies comme suit :

- lorsque ces aérodromes sont utilisés par des avions à réaction, la zone d'interdiction est limitée par une circonférence de 18,5 km de rayon centrée sur le point de référence de l'aérodrome.
- lorsque ces aérodromes ne sont pas utilisés par des avions à réaction, les zones normalement interdites à l'utilisation d'une hélicoptère sont celles prévues à l'article 2 ci-dessus.

Article 4 - Pour les aérodromes réservés à usage d'administration de l'Etat et pour les aérodromes à usage restreint, la zone d'interdiction sera, dans chaque cas, fixée par décision du ministre des transports après consultation des autres départements ministériels éventuellement intéressés.

S'il s'agit d'un aérodrome affecté à titre principal à un département militaire, on appliquera les dispositions de l'article 3 ci-dessus.

Article 5 - Les limites des zones d'interdiction ci-dessus définies sont portées à la connaissance des usagers par la voie des informations aéronautiques officielles.

Article 6 - Les dispositions du présent arrêté ne s'opposent pas aux restrictions qui pourraient être apportées dans l'intérêt de la circulation aérienne au voisinage de certains aérodromes et notamment à l'établissement de zones réservées à l'usage des avions qui utilisent l'aérodrome.

Article 7 - L'arrêté du 11 octobre 1961 susvisé est abrogé.

Article 8 - Le secrétaire général à l'aviation civile et les préfets sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 22 février 1971

*Pour le ministre et par délégation
Le directeur du cabinet*

René LAPAUTRE

ITAC 13 (Aérodromes à caractéristiques spéciales)

Chapitre 4 - Plates-formes destinées aux ULM.

NOTA : le document ITAC 13 constituait un règlement de normes des pistes ULM maintenant abrogé, sans la moindre valeur réglementaire, et non remplacé. Il peut néanmoins constituer un repère non contraignant pour vous aider à la création d'une plateforme. Il n'y a pas de normes pour les plateformes U.L.M. (ni pour les aérodromes privés), en revanche il relève de la responsabilité de chacun de s'assurer de la compatibilité entre les caractéristiques de la plateforme et les performances des aéronefs appelés à l'utiliser.

REMARQUE : Le présent document n'aborde pas le cas des aérodromes ouverts à la CAP, ou des aérodromes à usage restreint, dont les statuts sont extrêmement différents.

13.4.1 Généralités

La réglementation permet aux aéroplanes* ultralégers motorisés ou **U.L.M.** d'atterrir ou de décoller :

- a. soit sur des aérodromes régulièrement établis,
- b. soit sur des plateformes spécialement aménagées pour les recevoir à titre permanent ou pour accueillir une activité rémunérée,
- c. soit sur des plates-formes utilisées à titre occasionnel à des fins de vols privés ou d'épandage agricole**

Les dispositions décrites dans le présent chapitre sont destinées aux plateformes terrestres relevant des deux premières situations a et b ci-dessus. Elles peuvent toutefois servir de guide pour l'aménagement de plates-formes appartenant au troisième groupe c.

Le niveau de référence de ces plates-formes est le niveau le plus haut de l'aire d'atterrissage et de décollage.

* Terme excluant les aérostats

** Il est précisé, au plan administratif, que l'aménagement d'une plate-forme de type b est soumis à l'autorisation préfectorale tandis qu'une activité occasionnelle de type c ne relève que d'une déclaration au maire.

13.4.2 Classification

La variété des différents types d'**U.L.M.** et de leurs performances spécifiques conduit à classer les **plates-formes** destinées à les accueillir en deux classes, à savoir :

- la **classe UA**, destinée aux U.L.M. pendulaires, multiaxes et aux autogires ultralégers,
- la **classe UB**, réservée à l'usage exclusif des parachutes motorisés.

L'utilisation des plates-formes de classe UA peut être étendue aux parachutes motorisés, dès lors qu'elle n'intervient que lorsque les conditions météorologiques permettent leur décollage et leur atterrissage dans l'axe longitudinal de l'aire d'atterrissage et de décollage décrite ci-après.

13.4.3 Aire d'atterrissage et de décollage

Une **aire d'atterrissage et de décollage** de **classe UA** est constituée d'une surface plane

rectangulaire, de pente longitudinale inférieure à 4 %, de 20 m de largeur et dont la longueur est déterminée en fonction de la plus contraignante des distances opérationnelles déclarées de l'U.L.M. caractéristique habituellement accueilli.

Ainsi, les distances de décollage et d'atterrissage indiquées par le manuel de vol de cet U.L.M. ne doivent-elles pas être supérieures à 70% de la longueur de l'aire d'atterrissage ou de décollage, cette dernière ne pouvant toutefois être inférieure à 150 m.

La pente transversale de l'aire d'atterrissage et de décollage de classe UA est comprise entre 2 et 3%. Une aire d'atterrissage et de décollage de **classe UB** est constituée par une surface plane de pente inférieure à 4 % et de forme circulaire de 30 m de rayon permettant l'utilisation omnidirectionnelle qu'exige la sensibilité au vent des U.L.M. auxquels elle est destinée.

13.4.4. Equipements et entretien

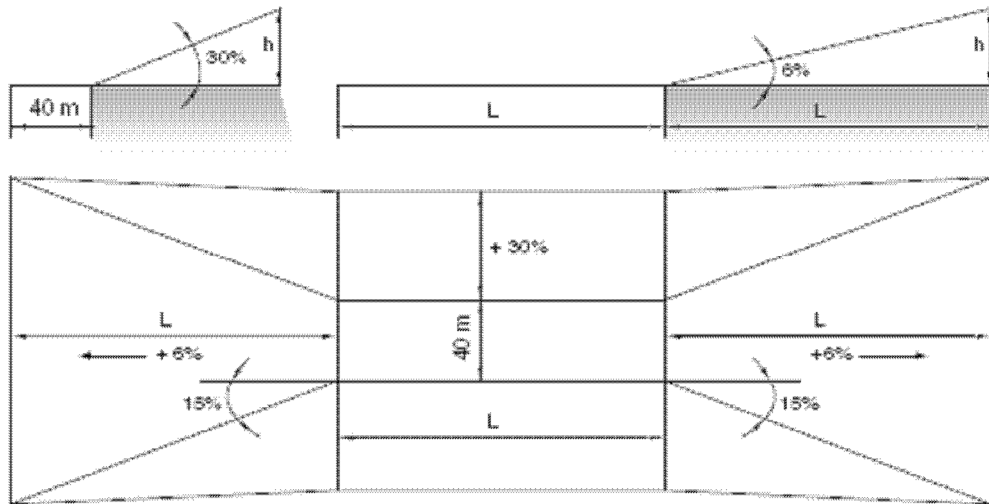
Les limites de l'aire d'atterrissage et de décollage peuvent être matérialisées à l'aide de balises frangibles dont la couleur fait contraste avec l'environnement. Un moyen permettant de déterminer la direction et la force du vent doit être installé sur le site.

Des interventions adaptées d'épierrage, de roulage, de compactage, de surfaçage, de fauchage et d'engazonnement voire de réfection de l'aire d'atterrissage et de décollage doivent être réalisées dès que les qualités de sa surface de roulement en appellent la mise en jeu.

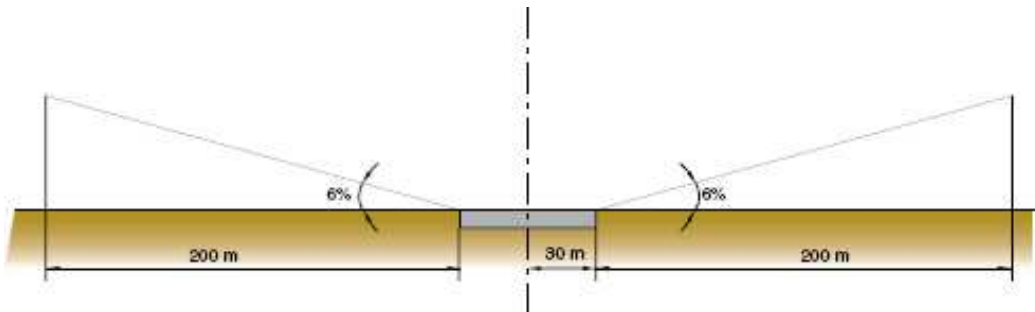
13.4.5. Surfaces de dégagement

Les **surfaces de dégagement** d'une aire d'atterrissage et de décollage de classe UA sont construites sur un périmètre, d'axe confondu avec celui de l'aire d'atterrissage et de décollage, de même longueur que celle-ci et de largeur égale à 40 m. Comme schématisé sur la figure 13-44 ci-dessous, elles comportent :

- deux **plans de trouée**, de 6 % de pente, se prolongeant chacun sur une longueur au moins égale à celle du périmètre d'appui et présentant une divergence de 15 %,
- deux **surfaces latérales** de 30 % de pente et se prolongeant, dans chaque section normale à l'axe jusqu'à une hauteur h fonction de la longueur de l'aire d'atterrissage et de décollage ; ces surfaces latérales se prolongent au delà des seuils jusqu'à intercepter l'extrémité des plans de trouée. Comme indiqué sur la figure 13-45 ci-dessous, la surface de dégagement d'une aire d'atterrissage et de décollage de classe UB est constituée par un cône tronqué dont la petite base correspond à la surface de l'aire d'atterrissage et de décollage et dont la génératrice est inclinée à 6 % sur l'horizontale jusqu'à une distance de 200 m du bord de l'aire.



13-44 Dégagements pour les infrastructures de classe UA



Dégagements pour une infrastructure de classe UB

QUELQUES CONSEILS

Votre souhait de création d'une plateforme pour l'aviation légère peut porter sur :

- un aérodrome à usage privé (article D 6312-32 et suivants du Code des transports, arrêté du 11/10/1960). Avantage : permet d'inviter des avions certifiés. Inconvénient : l'administration refuse la pratique de vols d'instruction, demande la communication d'une liste des utilisateurs et la tenue d'un registre de passage (ces trois points peuvent d'ailleurs être contestés, étant issus de circulaires obsolètes entraînant leur illégalité).
- une plateforme ULM. Avantages : formation, activités commerciales. Inconvénient : utilisation par les seuls ULM, n'est pas accessible aux avions certifiés.
- une solution mixte consistant à adosser une plateforme ULM à un aérodrome privé : une piste privée, une piste ULM, deux arrêtés préfectoraux. A ce jour, quelques plateformes de l'hexagone bénéficient de ce double statut.

Administrativement, il existe deux types de plateformes pour ULM :

- les plateformes « article 4 » de l'arrêté de 1986, pour une utilisation occasionnelle à des fins de vols privés (donc sans objectif lucratif), faisant l'objet d'une simple déclaration en mairie, qui ne peut pas entraver l'existence de la plateforme. Sur ce sujet, nous vous suggérons de prendre connaissance de l'intéressant point de vue de Maître CONTI, l'avocat de la FFPLUM : <https://lf5422.com/wp-content/uploads/2015/12/ulmiste-serge-conti-terrains-ulum.pdf>
- les plateformes « article 5 » sous arrêté préfectoral, pour une utilisation permanente, activité d'école de formation, exploitation commerciale. Le processus de demande est décrit ci-dessous.

A la réception de votre dossier, la préfecture va solliciter plusieurs avis : DSAC, Défense, police de l'air, douane, commune. C'est sur la base de ces avis qu'elle va rendre sa décision.

Dans les dix jours de la réception de votre dossier, la préfecture doit vous délivrer un accusé de réception (art. R112-11-2 CRPA). La date d'envoi de ce récépissé fait débuter un délai de 30 jours. Si l'arrêté préfectoral ne vous est pas notifié avant l'échéance, vous bénéficierez de l'acceptation implicite : votre plateforme est validée de fait, conformément à l'article 8 de l'arrêté ULM de 1986.

En cas de refus de la préfecture, la décision qui vous est notifiée doit être motivée en fait et en droit. Nous vous recommandons de déposer sous deux mois un recours amiable ou un recours hiérarchique auprès du préfet : vous contestez sa décision en développant un argumentaire.

Dans le même temps, demandez communication de copies de tous les avis portés au dossier. Si la préfecture accepte de vous les adresser, examinez-les à la loupe (le cas échéant avec l'aide de votre Fédération) : vous y trouverez peut-être un vice de procédure invalidant la décision préfectorale (ça arrive plus souvent qu'on ne l'imagine). Si les documents demandés n'arrivent pas sous un mois, saisissez la CADA qui va enjoindre la préfecture de vous les remettre ; c'est lent mais efficace.

<https://www.cada.fr/formulaire-de-saisine>

Si votre recours en préfecture se solde par un nouveau refus, ou une absence de réponse sous deux mois (refus implicite), il vous reste la solution de saisir, sous deux mois, le tribunal administratif, avec avocat (c'est mieux) ou sans. Le tribunal ne peut pas être saisi si un recours n'a pas été exercé précédemment.

<https://citoyens.telerecours.fr/#/authentication>

Afin de vérifier le respect des distances minimales entre votre projet et les aérodromes civils ou militaires de la région, tel qu'évoqué par l'article 2 de l'arrêté du 22 février 1971, en application du

§ 2 b) de l'arrêté de 1986, vous trouverez la liste des aérodromes français classés par catégories en annexe de l'article D6321-40 du Code des transports.

[Article Annexe à l'article D6321-40 - Code des transports - Légifrance](#)

L'arrêté de 1971, évoque une ordonnance n° 59-147, mais ce dernier texte est abrogé.

Concernant la rubrique « Mesures de sécurité prévues » de votre dossier, vous pouvez utilement aborder l'absence d'activité nocturne, la sécurité du trafic routier proche (pose de panneaux de signalisation routière A23 ?), la sécurité aérienne avec l'évocation des espaces aériens réglementés à proximité et les contraintes associées, les contacts des services de secours (pompiers, police, gendarmerie, centre médical, urgence aéronautique 191, etc...) et l'accès des secours en cas d'accident, les mesures de limitation de nuisances, la séparation entre la zone publique et l'aire de mouvement, les précautions en matière d'avitaillement et de stockage de carburant, etc...

Lorsque vous aurez créé votre plateforme ULM, vous souhaiterez sans doute édifier un hangar. La plateforme ULM constitue un aérodrome au sens de l'article L6300-1 du Code des transports ("*Constitue un aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs*"). Sur un aérodrome, certaines « dispositions aéroportuaires » sont applicables, et notamment une facilité peu connue mais très favorable : en vertu des articles R421-1 et R421-3 du Code de l'urbanisme, la construction d'un hangar sur un aérodrome est dispensée de permis de construire.

Attention, cette facilité ne s'applique qu'aux locaux techniques, pas à votre futur club-house ni à la maison du gardien !



Dossier à établir

Ce dossier comprend :

- Les pages suivantes à compléter (modèle de lettre d'accompagnement, autorisation de la personne ayant la jouissance du terrain si différente du demandeur, fiche de renseignements précisant les caractéristiques d'utilisation de la plate-forme et indiquant ses dimensions, ses dégagements et les mesures de sécurité prévues)
- L'autorisation du maire de la commune.
 - o NOTA : cette autorisation est à solliciter par la préfecture, mais sa présence dans votre dossier pourra accélérer la procédure.
 - o NOTA 2 : en droit, ce n'est pas l'avis du maire qui est requis, mais une délibération du conseil municipal. Si la mairie ne fait pas les choses convenablement, ça crée un défaut de procédure qui permet d'exercer un recours dans des conditions favorables en cas de refus de création de la plateforme
- 1 feuille ou assemblage de feuilles de la carte de la France au 1/50000 indiquant l'emplacement de la plate-forme (facile à établir avec [géoportail](#))
- un extrait du plan cadastral précisant les limites domaniales de la plateforme (à demander à la mairie ou à imprimer à partir du site [géoportail](#) ou du site <https://cadastre.gouv.fr>)
- un extrait de la carte OACI 500000ème sur lequel est pointée la position du terrain (bien que non demandé, cela facilite l'instruction du dossier).

Il doit être établi en quatre exemplaires et adressé à la préfecture de votre département. Si la plateforme est une hydrosurface en mer, il doit être envoyé à la préfecture maritime (Toulon, Brest ou Cherbourg, selon l'emplacement).

Votre demande

Coordonnées du demandeur

Adresse de la Préfecture

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de solliciter l'autorisation de créer une plate-forme ULM permanente au lieu-dit située sur la commune de

Vous voudrez bien trouver ci-joints les éléments constitutifs du dossier de demande.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Fait à, le

Signature

Pièces jointes :

- Fiche de renseignements,
- Déclaration de la personne ayant la jouissance du terrain,
- Autorisation du maire de la commune,
- une feuille ou assemblage de feuilles de la carte de la France au 1/50000 indiquant l'emplacement de la plate-forme,
- un extrait du plan cadastral précisant les limites domaniales de la plate-forme,
- une notice précisant les caractéristiques d'utilisation de la plate-forme et indiquant ses dimensions, ses dégagements et les mesures de sécurité prévues,
- un extrait de la carte OACI 500000ème sur lequel est indiquée la position du terrain.

Déclaration de la personne ayant la jouissance du terrain
(si différent du demandeur)

Mme, Mr.,

AUTORISE

Mme, Mr....., demandeur, à utiliser le terrain cadastré sous le
n°.....section.....,
de la commune de ,
pour la création et l'exploitation d'une plate-forme ULM permanente.

Fait à, le

signature

FICHE DE RENSEIGNEMENTS

COMMUNE :

LIEU-DIT :

PARCELLE(S) : N°

Personne ayant la jouissance du terrain :

DEMANDEUR :

Nom :

Nom :

Adresse :

Adresse :

Tél :

Tél :

E-mail :

E-mail :

USAGE AUQUEL EST DESTINEE LA PLATEFORME

CARACTERISTIQUES DE LA PISTE

Coordonnées (Lat./Long.) :

Altitude moyenne :

Longueur/ Largeur :

Orientation :

Pente longitudinale :

Nature du sol :

Pente transversale :

MESURES DE SECURITE PREVUES

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Non requise pour une piste de longueur inférieure à 2100 m. (Directive européenne 2011/92/UE)

Joindre au dossier un croquis (libre ou sur plan) schématisant:

- l'implantation de la plate-forme et de ses dépendances (piste, bâtiments éventuels, accès...),
- les obstacles éventuels dans les trouées et de part et d'autre de la piste d'envol (arbres, fossé, pylône, ligne électrique, ligne téléphonique, câbles, bâtiment, ...)
- La position de la manche à air

**Votre terrain est créé, vous avez reçu son arrêté préfectoral,
n'oubliez pas de l'inscrire sur**



Le répertoire interactif des bases ULM.