13-4 Plates-formes destinées aux U.L.M.

Photothèque STBA / G. NÉEL

Atterrissage d'un Quicksilver, U.L.M. multiaxe, sur l'aérodrome de Meaux

13-4-1 Généralités

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

a - soit sur des aérodromes régulièrement établis,

b - soit sur des plates-formes 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 plates-formes 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 traités au § 13-5*

** *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

Photothèque STBA / G. NÉEL

Modèle de parachute motorisé...

Photothèque STBA / D. LEROY

et d'U.L.M. pendulaire

*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 Équipements 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

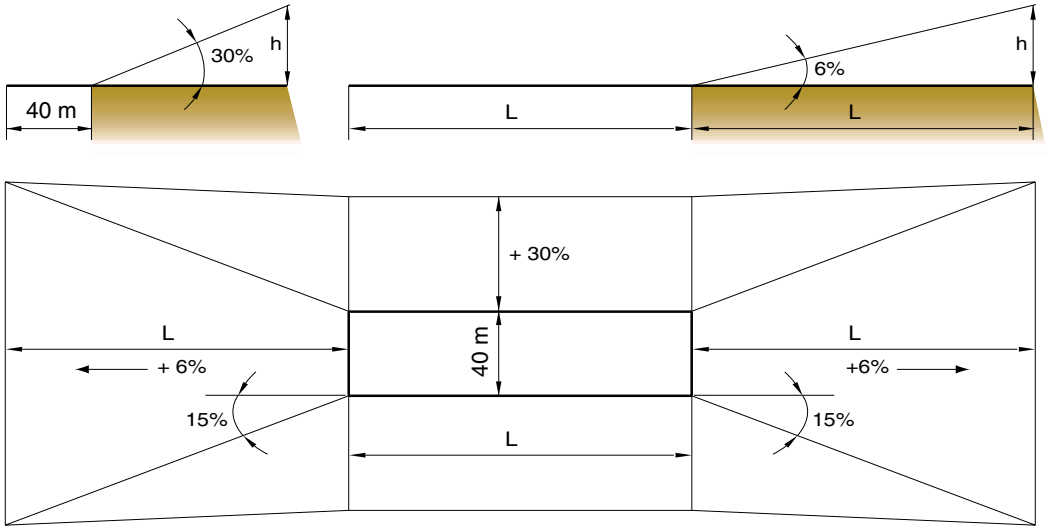
*Les **surfaces de dégagement** d'une aire d'atterrissage et de décollage de classe UA sont construites sur un périmètre, d'axe confondu avec celui de l'aire d'atterrissage et de décollage, de même longueur que celle-ci et de largeur égale à 40 m.*

Comme schématisé sur la figure 13-44 ci-dessous, elles comportent :

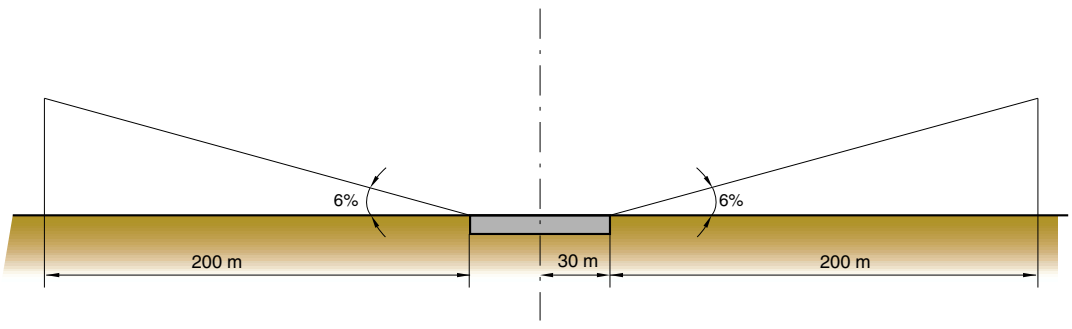
*- deux **plans de trouée**, de 6 % de pente, se prolongeant chacun sur une longueur au moins égale à celle du périmètre d'appui et présentant une divergence de 15 %,*

*- 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 UB



13-45 Dégagements pour une infrastructure de classe UA