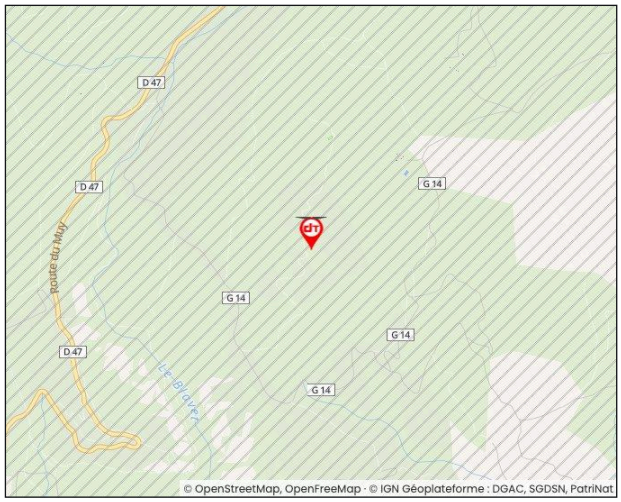
LE BLAVET dans le Var

Montagne · Var

Coordonnées GPS	43.52291, 6.66194
Altitude	340 m
Hauteur maximale	50 m max
Accès	Accès à pied > 1 000 m
Aérodrome le plus proche	Fayence Glider Field 10 km, direction N · spot 114 m plus haut
Référence du spot	302971



Situation du spot et restrictions (image de la carte Drone-Spot)

Soleil (heures locales, UTC+01:00)

Jour	Aube	Lever	Coucher	Crépuscule	Durée du jour	Heure dorée
Mar. 24 nov.	07:07	07:38	17:02	17:33	9 h 23	07:38–08:23 · 16:17–17:02
Mer. 25 nov.	07:08	07:40	17:01	17:33	9 h 21	07:40–08:24 · 16:16–17:01
Jeu. 26 nov.	07:09	07:41	17:01	17:32	9 h 19	07:41–08:26 · 16:16–17:01

Aérodromes à proximité

Aérodrome	Type	Distance	Altitude
Fayence Glider Field	Aérodrome	10 km, direction N	226 m
Hôpital Bonnet Hélistation	Hélistation	12 km, direction SE	21 m
Aéroport de Cannes-Mandelieu	Aéroport	24 km, direction E	4 m
Hôpital Clavary Hélistation	Hélistation	24 km, direction NE	168 m

Description

Je t'emmène faire un tour du côté de l'oppidum et des gorges du Blavet dans le Var.

Scannez pour ouvrir la fiche à jour : météo, carte et restrictions.

https://www.drone-spot.tech/fiche-spot.aspx?id=302971

Avant chaque vol : vérifiez la carte des zones UAS, les NOTAM et les zones temporaires, la météo et l'indice Kp.

Préparer le vol

Check-List avant le vol

- ☐ Zone vérifiée : zones UAS, restrictions, espaces protégés
- ☐ NOTAM et zones temporaires consultés
- ☐ Météo : vent, rafales, pluie, visibilité ; indice Kp
- ☐ Numéro d'exploitant affiché sur le drone
- ☐ Attestation de formation ou brevet sur soi
- ☐ Assurance responsabilité civile vérifiée
- ☐ Batteries chargées : drone, radiocommande, téléphone
- ☐ Hélices, moteurs et châssis en bon état
- ☐ Carte mémoire en place et vide
- ☐ Logiciels à jour, compas et IMU étalonnés
- ☐ Retour automatique : point et hauteur de retour réglés
- ☐ Signalement électronique ou identification à distance actif
- ☐ Zone de décollage dégagée, personnes informées et à distance
- ☐ Observateur présent si vol en immersion

Règles essentielles de la catégorie ouverte

Vol de loisir en France : règles européennes de la catégorie ouverte, appliquées par la DGAC.

- Hauteur maximale : 120 m au-dessus du sol, moins là où une restriction l'impose.
- Gardez toujours le drone à vue ; en vol en immersion, un observateur le garde à vue à vos côtés.
- Ne survolez jamais un rassemblement de personnes et respectez les distances de votre sous-catégorie (A1, A2 ou A3).
- Respectez les zones géographiques UAS : abords des aérodromes, zones interdites ou réglementées, espaces protégés, sites sensibles.
- Enregistrez-vous comme exploitant si le drone pèse 250 g ou plus ou porte une caméra (sauf jouet), et affichez le numéro sur le drone.
- Formation : attestation en ligne A1/A3 à partir de 250 g ou pour un drone de classe C1 ; certificat A2 pour voler plus près des personnes avec un drone de classe C2.
- Cédez toujours le passage aux aéronefs habités et posez-vous si l'un d'eux approche.
- Respectez la vie privée : pas d'images permettant d'identifier des personnes sans leur accord ; la prise de vue aérienne est interdite dans certaines zones.
- Vérifiez votre assurance responsabilité civile.
- En France : enregistrement et formation sur AlphaTango (DGAC) ; un drone de 800 g ou plus doit émettre un signalement électronique (ou l'identification à distance des drones de classe).

Résumé non exhaustif : les règles évoluent. Référence : guide de la catégorie ouverte de la DGAC et réglementation du pays.

Liens utiles

Carte des zones UAS autour du spot : https://www.drone-spot.tech/carte-uas.aspx?lat=43.52291&lon=6.66194
Bibliothèque du télépilote : https://www.drone-spot.tech/bibliotheque
Guide DGAC de la catégorie ouverte : https://www.drone-spot.tech/bibliotheque/guide-categorie-ouverte
Enregistrement et formation (AlphaTango) : https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr
NOTAM et zones temporaires (SOFIA Briefing) : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr

Mes notes de vol

Fiche d'information générée par Drone-Spot à partir des données de la communauté : elle ne remplace ni l'information aéronautique officielle ni la réglementation. Le télépilote reste responsable de son vol.