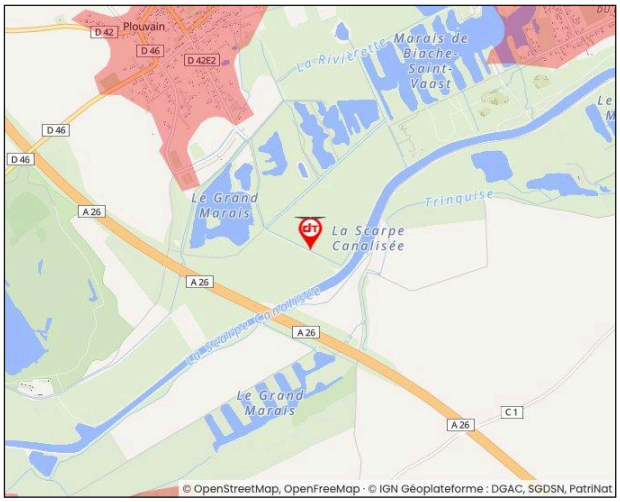
Marais de Plouvain

Insolite · Pas-de-Calais

Coordonnées GPS	50.30029, 2.93129
Altitude	45 m
Hauteur maximale	120 m max
Accès	Accès direct en voiture
Aérodrome le plus proche	Aérodrome de Vitry en Artois 6,1 km, direction NE · spot 8 m plus bas
Référence du spot	313445



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
Mer. 18 nov.	07:31	08:07	17:00	17:36	8 h 52	08:07–08:59 · 16:07–17:00
Jeu. 19 nov.	07:32	08:09	16:59	17:35	8 h 50	08:09–09:01 · 16:06–16:59
Ven. 20 nov.	07:34	08:10	16:58	17:34	8 h 47	08:10–09:03 · 16:05–16:58

Aérodromes à proximité

Aérodrome	Type	Distance	Altitude
Aérodrome de Vitry en Artois	Aérodrome	6,1 km, direction NE	53 m
Polyclinique Hélistation	Hélistation	8,5 km, direction N	62 m
Aérodrome d'Arras Roclincourt	Aérodrome	9,5 km, direction O	103 m
Hélistation d'Usine Renault	Hélistation	10 km, direction NE	29 m

Description

Vue du dessus d'un petit chemin, avec les couleurs d'automne.

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

https://www.drone-spot.tech/fiche-spot.aspx?id=313445

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=50.30029&lon=2.93129
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.