

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE



DIRECTION  
DE LA NAVIGATION  
AERIENNE

BUREAU DNA/2 "REGLEMENTATION"

Monsieur Christian BECOT  
108 rue Médéric  
50110 TOURLAVILLE

N/REF : N° 2 0 5 4 4 DNA/2/C

V/REF : Votre lettre du 24 mai 1996.

Objet : Réglementation cerf-volant.

Affaire suivie par : Didier Dufour  
Tél : 41.09.48.23

PJ :

Monsieur,

J'ai lu avec beaucoup d'attention et un certain contentement la lettre par laquelle vous manifestiez votre étonnement à la lecture de la réponse faite par le magazine "Cerf-Volant Passion" à la question d'un lecteur "imprudent".

Je suis moi-même cerf-voliste, lecteur de "Cerf-Volant Passion" et j'ai eu récemment l'occasion de m'entretenir avec le rédacteur en chef de cette revue auquel j'ai fait parvenir, pour publication éventuelle, le fax dont je vous joins une copie.

Votre connaissance évidente du monde aéronautique et de ses règles vous permettront d'apprécier que ces commentaires ne sont pas une revue exhaustive de l'arsenal réglementaire mais un rectificatif rapide pour éviter que ne se propagent des idées fausses.

A titre d'information, pour ce qui concerne le texte réglementaire en préparation, la difficulté réside dans l'appréciation du risque généré par les différents composants du cerf-volant et notamment la résistance de la ligne de retenue.

En effet, il est relativement délicat de définir la frangibilité d'un câble par un aéronef et d'en déduire qu'à concurrence d'une valeur X de résistance, ce câble ne présente aucun danger pour les autres utilisateurs de l'espace aérien.

.../...



J'ai par ailleurs déjà été contacté par la revue allemande "Drachen magazin" pour lui fournir la réglementation applicable en France dans le cadre d'une étude que ce journal mène auprès des pays européens pour en tirer un synoptique des différentes règles nationales en vigueur.

Je vous joins également la réponse que je leur ai fait parvenir.

En espérant avoir répondu à votre attente, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

*Cordialement votre*

Didier Dufour  
Chef de la Division  
Circulation Aérienne

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE



DIRECTION  
DE LA NAVIGATION  
AÉRIENNE

BUREAU DNA/2 "RÉGLEMENTATION"

M. A. VOSS  
DRACHEN Magazine  
Lindenallee 48  
20239 HAMBURG

R.F.A.

N/REF : N° 2 0 1 3 8 DNA/2/C

V/REF :

Objet : Réglementation des cerfs-volants.

Affaire suivie par : Didier Dufour  
Tél : 41.09.48.23

PJ :

Monsieur le Rédacteur en Chef,

Je vous prie de bien vouloir m'excuser pour la réponse tardive à votre courrier qui ne m'est parvenu que le 1<sup>er</sup> février.

Il n'existe actuellement, en France, aucune réglementation spécifique à l'utilisation des cerfs-volants, sauf en ce qui concerne la responsabilité de la personne qui met en oeuvre un aéronef libre ou captif inhabité.

On admet généralement que la pratique de cette activité ne pose pas de problème particulier dès lors qu'elle se déroule à plus de 10 km d'un aérodrome et à une hauteur inférieure à 150 mètres.

Il nous reste à régler les cas où les conditions de pratique de cette activité sortiraient du cadre évoqué supra et seraient susceptibles de créer une entrave à la circulation des autres aéronefs, ce qui semble être le cas de certains cerfs-volants monofils dont les propriétaires cherchent à établir des records d'altitude en dépit des règles élémentaires de sécurité qui doivent être le souci de chaque citoyen.

C'est pourquoi une réglementation nationale relative à la mise en oeuvre des cerfs-volants en termes d'utilisation de l'espace aérien est en préparation depuis quelques temps et butte pour l'instant sur la question de savoir jusqu'à quelle résistance un câble de retenue peut être considéré comme frangible par un aéronef donc ne présente pas de danger potentiel.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir une copie de l'article que vous préparez afin que les éléments qui y figureront concernant les règlements en vigueur dans les autres pays consultés puissent enrichir notre propre recherche.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé de toute évolution réglementaire française et vous prie d'agréer, Monsieur le Rédacteur en Chef, l'expression de mes sentiments distingués.



Didier Dufour  
Chef de la Division  
Circulation Aérienne



**DIRECTION  
DE LA NAVIGATION  
AERIENNE**

BUREAU DAN/2 "REGLEMENTATION"

N/REF :

V/REF :

**Destinataires : Monsieur le Rédacteur en Chef  
Cerf-Volant Passion**

**Copie :**

**De la part de : Didier DUFOUR**  
**Tél : (1).41.09.48.23**  
**Fax : (1) 41.09.49.20**

**ISSY-LES-MOULINEAUX, le 18 juin**

**Nombre de pages (y compris celle-ci) :**

**OBJET : Réglementation relative à la pratique du cerf-volant.**

Comme suite à notre conversation téléphonique de la semaine dernière, je vous communique ci-joint mes commentaires sur la réponse que vous aviez fournie à l'un de vos lecteurs qui vous posait, sur le serveur Minitel 3615 CVP, une question, retenue comme question du mois, sur les aspects réglementaires de la pratique du cerf-volant.

Le cerf-volant est un aéronef et, comme tel, est soumis aux dispositions du code de l'aviation civile et à celle des textes réglementaires pris en application de ce code.

Parmi cet ensemble de texte, il faut noter plus particulièrement le règlement de la circulation aérienne (RCA) qui, dans le cas des aéronefs non habités, qu'ils soient libres ou captifs, stipule que c'est la personne qui met en oeuvre l'appareil qui est responsable de l'application des "Règles de l'air".

Pour ce qui concerne les évolutions des cerfs-volants, il faut distinguer deux cas :

- a) Les cerfs-volants dirigeables à 2, 3 ou 4 fils dont les longueurs de lignes sont inférieures à 50 m et qui, a priori, sauf réelle proximité d'un aérodrome, ne posent pas de problème. Les notices des fabricants appellent habituellement l'attention des utilisateurs sur cette notion de proximité d'aérodrome à éviter.

- b) Les cerfs-volants monofils pour lesquels la longueur de la ligne, sa résistance et la dimension intrinsèque de l'appareil peuvent constituer autant de risques potentiels pour les autres utilisateurs de l'espace aérien (avions, hélicoptères...).

En effet, si les risques présentés par un monofil d'enfant tenu par un fil de pêche ou un petit combattant en bambou et papier de soie sont quasi nuls, il en va tout autrement d'un "Rokaku" ou d'un "Cody" tenu par une ligne de résistance supérieure à 200 kg, et dont la seule limite d'évolution verticale est la longueur de ligne disponible (pour monter à 800 m, votre lecteur devait avoir à sa disposition une belle ligne d'au moins 1000 m).

Le danger est accentué par le fait que la ligne elle-même est quasiment invisible dans le ciel, d'où "la cohabitation dangereuse" évoquée.

Les consignes actuelles données aux services déconcentrés de la Direction Générale de l'Aviation civile sont de considérer que la pratique du cerf-volant ne pose pas de problème particulier dès lors qu'elle a lieu à plus de 10 km d'un aéroport et à une hauteur inférieure à 150 m. En toute rigueur, toute pratique qui sortirait de ce cadre devrait faire l'objet d'une autorisation particulière de ces mêmes services

Face à l'essor récent de cette activité, pour ne pas dire son explosion, et afin d'assurer son inscription en toute sécurité dans le cadre général de l'utilisation de l'espace aérien par tous les utilisateurs potentiels, un texte réglementaire spécifique est en préparation.

Son objet ne sera pas de "brimer" ou d'"étouffer" le cerf-volant, mais de permettre qu'il vive en harmonie avec les autres "drôles de machines" et d'éviter que sa pérennité ne risque d'être remise en cause en conséquence de l'imprévoyance ou de l'imprudence de l'un de ses pratiquants.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Cerfvolistement vôtre.



Didier DUFOUR