



DSAC

Aéronefs télépilotés



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉCOLOGIE ET DE LA MER

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

- Historique de la réglementation
- Procédures courantes actuelles
- Prospectives / Évolutions



HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Avant les 2 arrêtés de 2012 (Avant 11/04/12...)

Réglementation applicable aux aéronefs circulant sans personne à bord existante... mais uniquement applicable aux aéromodèles.



Pas de cadre réglementaire pour l'utilisation professionnelle de drone.

Les opérations et expérimentations étaient uniquement autorisées au cas par cas :

- Lourdeur administrative,
- Manque de visibilité pour les opérateurs.



Développement non encadré de l'activité posant un problème de sécurité pour les personnes au sol et les autres utilisateurs de l'espace aérien.

HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2012 (11/04/12 au 01/01/16)

« Aéronef qui circule sans personne à bord » [Arrêté du 11 avril 2012]

Catégories : De **A** à **G**, en fonction de leur finalité (AEM, AP, ou EXPÉ),

de leur moyen d'attache éventuel, de leur masse maxi décollage.

Usages = Activités particulières :

- filmer des grands événements (OBS),
- inspecter des sites industriels (OBS),
- surveiller les cultures agricoles (AGR)...

Scénarii : De **S-1** à **S-4** : en vue / hors vue, +/-100 m % télépilote



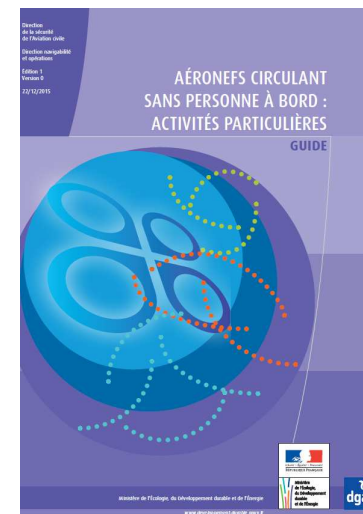
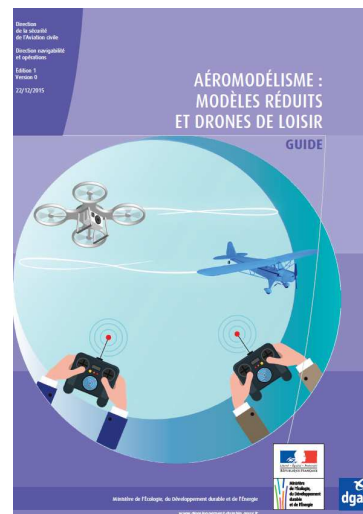
DSAC

HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2015 (Après 01/01/16...)

Deux textes du 17/12/2015 publiés au journal officiel définissent la réglementation pour l'usage des drones civils :

- un arrêté relatif à la conception, aux conditions d'utilisation et aux qualifications des télépilotes, (1)
- un arrêté relatif aux conditions d'insertion dans l'espace aérien. (2)



HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2015 (Après 01/01/16...)

En vue

SCÉNARIO 1

Zone non peuplée

Distance ≤ 200 m

Périmètre de
sécurité



SCÉNARIO 3

Zone peuplée

Masse ≤ 8 kg
(aéronefs non captifs)
Distance ≤ 100 m

Périmètre de
sécurité



Hors vue

SCÉNARIO 2

Zone non peuplée

Distance ≤ 1 km

Masse ≤ 2 kg si
hauteur > 50 m

Périmètre de
sécurité



SCÉNARIO 4

Zone non peuplée

Masse ≤ 2 kg
Survol de tiers
possible



HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2015 (Après 01/01/16...)

Principaux changements apportés :

Le périmètre de certains des scénarios opérationnels prédéfinis est étendu.

S1 : extension de 100 à 200m de la distance au télépilote ;

S2 : extension à 150m de la hauteur maximale d'utilisation pour les aéronefs de moins de 2kg ;

S3 : extension de 4 à 8 kg de la masse des aéronefs non captifs sous réserve de conditions additionnelles applicables au **dispositif de protection des tiers** (parachute de sécurité) et d'une **distance d'éloignement des tiers potentiellement supérieure à 30m** ;

S3 : extension de 4 à 25 kg de la masse maximale des aérodynes captifs et à 150 kg pour tous les aéronefs captifs sous réserve de conditions techniques additionnelles à définir au cas par cas.

La distance d'éloignement des tiers au sol actuellement de 30m est réduite : Pour les aéronefs équipés d'un parachute de sécurité et les aéronefs de 2kg ou moins utilisés à une hauteur inférieure à 50 mètres, elle est remplacée par une **distance minimale fonction de la vitesse et de la hauteur des opérations** (correspondant à la chute du drone en cas de perte totale de motorisation et non-déclenchement du parachute). Cette distance minimale ne peut être inférieure à 10 m et reste plafonnée à 30 m pour les aéronefs de moins de 4kg (maintien de la valeur actuelle).



HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2015 (Après 01/01/16...)

Diverses démarches sont simplifiées.

Les ballons captifs utilisés à une hauteur inférieure à 50 mètres avec une charge utile d'une masse inférieure ou égale à 1 kilogramme ne sont plus soumis aux obligations de l'arrêté ;

Les aéronefs utilisés à l'intérieur d'espaces clos et couverts ne sont plus soumis aux obligations de l'arrêté ;

Suppression de l'exigence de dépôt de MAP auprès de l'autorité, remplacée par une obligation de déclarations d'activité, dont la validité est limitée à 24 mois. Dans le cadre du scénario S-4, chaque mission ou ensemble de missions reste soumis à l'approbation préalable de l'autorité ;

Suppression de l'exigence de rédaction d'un MAP pour les aérostats captifs de 25kg ou moins. Les exploitants concernés sont toutefois tenus de déclarer leur activité ;

S3 : suppression de l'exigence d'autorisation particulière (ou attestation de conception) pour les aérostats captifs et tous les aéronefs de 2kg ou moins ;

Suppression de l'exigence de renouvellement annuel du document de navigabilité pour les aéronefs de plus de 25kg, en contrepartie d'une déclaration annuelle d'aptitude au vol à joindre au compte-rendu d'activité annuel de l'exploitant ;

HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2015 (Après 01/01/16...)

Réunification sous la notion unique d'« attestation de conception » du « document de navigabilité / autorisation de vol » qui était requis auparavant pour les aéronefs de plus de 25 kg et des « autorisations particulières » qui étaient requises pour les scénarios S2, S3 et S4.

L'autorisation préfectorale pour les vols au-dessus des zones peuplées est remplacée par une exigence de déclaration préalable.

Les modalités d'évolutions en espace aérien contrôlé civil sont simplifiées :

- Les évolutions en vue sous 50m ne sont plus soumises à l'accord de l'organisme qui rend le service du contrôle, mais celui-ci reste requis pour les évolutions en vue au-dessus de 50m ; les exigences relatives aux évolutions à proximité des infrastructures d'atterrissage et de décollage sont toutefois conservées (Annexe I) ;
- Le texte introduit la possibilité d'évolution hors vue en espace aérien contrôlé sous réserve de l'établissement d'un protocole d'accord entre le responsable de l'activité et l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.
- Évolutions en espace aérien contrôlé géré par la Défense : les modalités sont inchangées, les évolutions restent soumises à l'accord préalable de l'organisme et l'établissement d'un protocole.

HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION

Arrêtés de 2015 (Après 01/01/16...)

Le texte établit une exigence de notification des vols d'aéronefs télépilotés utilisés dans le cadre d'une activité particulière ou d'expérimentation. Cette exigence s'applique :

- à tous les vols hors vue, et
- à tous les vols en vue effectués au-dessus de 50 m à l'intérieur des secteurs d'entraînement en très basse altitude de la défense (SETBA, VOLTAC etc..) lorsqu'ils sont actifs (hors weekends et jours fériés).

La possibilité d'évolutions de nuit sur dérogation du préfet après avis de la DSAC-IR est introduite de même que la possibilité de ségrégation des activités autre qu'une ségrégation par espace.

Le texte clarifie certaines exigences techniques et introduit une nouvelle exigence concernant les vols « hors vue » : dans le cadre des scénarios S2 et S4, la commande d'interruption du vol en cas d'urgence doit fonctionner même en cas de panne des automatismes embarqués de contrôle de la trajectoire (possibilité d'interrompre manuellement un plan de vol programmé en cas de panne de l'automatisme).

PROCÉDURES COURANTES ACTUELLES

- Transports
- Secteur aérien
 - A.L.G.H.
 - Drones (A.T.)
 - Pros (A.P.)

The screenshot shows a web page from the DGAC website. The main heading is 'Professionnels - Activités particulières' dated 31 octobre 2015. The sub-heading is 'Sommaire : Quelle place pour les drones dans le ciel français ?'. The page contains several sections: 'Sommaire', 'Quelle place pour les drones dans le ciel français ?' (with a small image of a drone), 'Un essai à encadrer', 'Des évolutions nécessaires', and 'Deux textes du 17 décembre 2015 défont donc désormais la réglementation pour l'usage de drones :'. It lists two arrêtés: 'un arrêté relatif à la conception, aux conditions d'utilisation et aux qualifications des télépilotes' and 'un arrêté relatif aux conditions d'insertion dans l'espace aérien'. There are also sections for 'Liens utiles' and 'Voir aussi' with various links to regulations and guides.

Références réglementaires, Guides, Listes des constructeurs & exploitants reconnus DGAC

Préparation du vol, Démarches, Formulaire à jour!


<http://www.developpement-durable.gouv.fr>



DSAC


PROCÉDURES COURANTES ACTUELLES

CERFA N° 15476*02



Ministère Français
Ministère chargé
de l'aviation civile

Déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord



N° 15476*02

Arrêté du 13/12/2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord (DEVA1528469A)

1. L'exploitant

L'exploitant est un particulier :		L'exploitant est une personne morale :	
<input type="checkbox"/> Madame	<input type="checkbox"/> Monsieur	Dénomination sociale :	
Nom :		Nom commercial :	
Prénom :			

Contact général :		Prénom :		Fonction :	
<input type="checkbox"/> Madame	<input type="checkbox"/> Monsieur	Nom :		Courriel :	
Téléphone portable :					

Contact présent lors des vols prévus :		<input type="checkbox"/> idem ci-dessus	
<input type="checkbox"/> Madame	<input type="checkbox"/> Monsieur	Nom :	
Prénom :		Fonction :	
Téléphone portable :			
Courriel :			

2. Nature des vols

Activités particulières (joindre une copie de l'accusé de réception de déclaration d'activité, émis par la DGAC) (1) en vigueur, jusqu'au 30/09/2016, et une attestation de dépôt du manifeste d'activités particulières, émis par la DGAC avant le 1^{er} janvier 2016

Expérimentation (joindre une copie du laissez-passer délivré par la DGAC)

3. Date(s) des vols (préavis maximal de 1 mois)

Début	Date : (JJ/MM/AAAA)	Heure : h min (heure locale, au format 24h)	Voir possibles exceptions au § 5, en fonction du site
Fin	Date : (JJ/MM/AAAA)	Heure : h min (heure locale, au format 24h)	

Durée supérieure à sept jours (jours de début et de fin compris) : joindre les justifications appropriées (voir notice)

Rappel important : Les vols de nuit nécessitent l'obtention préalable d'une dérogation (réf. article 10.4 de l'arrêté)

4. Les aéronefs

N°	Constructeur :	Modèle :	Masse maximale prévue pour les vols :	kg
1	Classe : <input type="checkbox"/> Aéronef captif <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			
2	Classe : <input type="checkbox"/> Aéronef captif <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			
3	Classe : <input type="checkbox"/> Aéronef captif <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			
4	Classe : <input type="checkbox"/> Aéronef captif <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			
5	Classe : <input type="checkbox"/> Aéronef captif <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			

5. Description des vols

Site n° 1

En agglomération A proximité d'un rassemblement de personnes (élevée) :

Code postal	Localité	Adresse

Cocher la case si les vols auront lieu exclusivement en dehors de l'espace public (voir annexe)

Description du site :

Aéronefs susceptibles d'être utilisés : Tous ceux indiqués au § 4 Sinon, préciser : 1 2 3 4 5

Dates : Selon § 3 Selon § 3, sauf :

Conditions de réalisation des vols :

Vols en vue de télépilote, à une distance horizontale de ce télépilote inférieure ou égale à 100 m (scénario 5-3)

Autres cas (vol en jaquette et autres autorisations spécifiques, le cas échéant) :

Hauteur maximale de vol : m

Objet de la mission :

Site n° 2

En agglomération A proximité d'un rassemblement de personnes (élevée) :

Code postal	Localité	Adresse

Cocher la case si les vols auront lieu exclusivement en dehors de l'espace public (voir annexe)

Description du site :

Aéronefs susceptibles d'être utilisés : Tous ceux indiqués au § 4 Sinon, préciser : 1 2 3 4 5

Dates : Selon § 3 Selon § 3, sauf :

Conditions de réalisation des vols :

Vols en vue de télépilote, à une distance horizontale de ce télépilote inférieure ou égale à 100 m (scénario 5-3)

Autres cas (vol en jaquette et autres autorisations spécifiques, le cas échéant) :

Hauteur maximale de vol : m

Objet de la mission :

Suite de la liste des sites en annexe. Nombre de pages supplémentaires jointes :

6. Engagement de l'exploitant

« Je soussigné, représentant l'exploitant identifié au § 1 ci-dessus
certifie l'exactitude des renseignements figurant dans la présente déclaration
et m'engage à respecter l'ensemble des dispositions réglementaires applicables pour les opérations prévues, et en particulier :

- respecter les exigences applicables aux aéronefs et aux conditions de leur exploitation ; notamment ne pas mettre en œuvre l'aéronef dans des conditions où il y aurait un risque pour les autres aéronefs ou pour les personnes et les biens au sol, y compris en cas de panne probable
- respecter les interdictions de survol prévues par la réglementation et le cas échéant avoir obtenu les accords requis ;
- respecter les droits à l'image, à la vie privée et à la propriété privée des autres personnes.

déclare qu'une assurance couvrant les risques liés aux opérations prévues a été contractée. »

A : _____ Le : _____ (JJ/MM/AAAA) Nom : _____
Prénom : _____
Qualité (personne morale) :

Consulter la notice d'information relative à ce formulaire.
Le formulaire doit être adressé avec un préavis minimal de **vingt jours ouvrables** (et un préavis maximal de un mois) à la préfecture territorialement compétente.
Pour obtenir plus d'informations sur les aéronefs circulant sans personne à bord, consulter le site de la direction générale de l'aviation civile : <http://central.laaviationcivil.fr/avis/01-Divers-aeronefs-telopilote.html>

PROCÉDURES COURANTES ACTUELLES

CERFA N° 15476*02



Ministère chargé de l'aviation civile

Notice d'information pour la déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord



N° 15476*02

Références :

- [1] : arrêté du 17/12/2015, relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent.
- [2] : arrêté du 17/12/2015, relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

1. Informations générales

Dans quels cas la déclaration est-elle obligatoire ?

Le 1^{er} de l'article 6 de l'arrêté réf. [2] prévoit que :

« Les vols effectués en zone peuplée sont soumis à une déclaration préalable auprès du préfet territorialement compétent pouvant donner lieu à une interdiction ou à une restriction de vol. La déclaration est effectuée avec un préavis de cinq jours ouvrables en utilisant le formulaire CERFA intitulé « déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord » [...] »

Qu'est-ce qu'un vol en zone peuplée ?

Conformément au II) de l'article 2 de l'arrêté réf. [1], un aéronef est dit évoluer en « zone peuplée » lorsqu'il évolue :

- au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une agglomération figurant sur les cartes aéronautiques en vigueur diffusées par le Service de l'information aéronautique (SIA) à l'échelle 1/500 000 ou, à défaut, à l'échelle 1/250 000; ou
- à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes (50 mètres dans le cas du scénario S-4)

Agglomérations concernées :

Celles figurant sur les cartes aéronautiques (voir ci-dessus), à l'exclusion de celles identifiées comme « repères de navigation ».

Limites d'une agglomération :

Parcelles cadastrales desservies par une portion de voie de circulation « en agglomération » au sens du Code de la Route (article R.110-2). Ces portions de voie de circulation sont définies par arrêté municipal et sont normalement repérées par des panneaux routiers.

Rassemblement de personnes :

Atroupement de plusieurs dizaines de personnes, notamment : public de spectacle ou de manifestation sportive, parcs publics, plages ou sites touristiques en période d'affluence, défilé...

Quelles sont les modalités de la déclaration ?

La déclaration doit être effectuée en utilisant le formulaire CERFA n° 15476*02 et doit être transmise avec un préavis de cinq jours ouvrables à la préfecture territorialement compétente.

En cas de modification affectant les données déclarées, adresser une nouvelle déclaration à la préfecture. Si la nouvelle déclaration ne respecte pas le préavis de 5 jours ouvrable, elle ne peut être mise en œuvre qu'après accord de la préfecture.

En cas d'annulation complète, informer la préfecture concernée.

2. Renseignements concernant l'exploitant

Contact général : l'exploitant doit communiquer le nom et les coordonnées d'un contact auprès de qui des informations complémentaires peuvent être demandées et à qui une éventuelle interdiction ou restriction de vol doit être adressée.

Contact présent lors des vols prévus : l'exploitant doit communiquer le nom et les coordonnées d'un contact joignable à tout instant pendant les vols prévus.

3. Nature des vols

Activités particulières : utilisation d'un aéronef télépilote à des fins autres que le loisir, la compétition ou l'expérimentation (article 3.3 de l'arrêté réf. [1]).

Dans ce cas, joindre une copie de l'accusé de réception de déclaration d'activité, émis par la DGAC (*)

(*) Ou à défaut, jusqu'au 30/06/2016, d'une attestation de dépôt du mandat d'activités particulières, émis par la DGAC avant le 1^{er} janvier 2016.

Expérimentation : utilisation d'un aéronef télépilote à des fins d'essais ou de contrôle (article 3.2 de l'arrêté réf. [1]).

Dans ce cas, joindre une copie du laissez-passer.

4. Dates et périodes de vols

La déclaration ne peut porter que sur des vols commençant au plus tôt cinq jours ouvrables et au plus tard un mois après le jour d'envoi de la déclaration.

Il est possible de déclarer une plage de dates, soit parce que des vols sont effectivement prévus chaque jour de cette plage soit éventuellement afin d'intégrer des provisions pour tenir compte d'aléas dans la réalisation effective des vols.

Il est possible d'exclure certaines dates au § 5 du formulaire de déclaration 15476*02, en fonction des sites, si ces dates sont jugées inappropriées pour la réalisation de la mission (et risqueraient en conséquence de conduire à une interdiction ou une restriction de la préfecture).

Toute déclaration pour une plage de dates strictement supérieure à 7 jours (jours de début et de fin compris), correspondant à un besoin d'opérations récurrent et clairement identifié nécessite de joindre des justifications appropriées. Exemples (liste non exhaustive) :

- Contrat d'un donneur d'ordre ;
- Utilisation récurrente dans une zone de vol hors espace public, avec autorisation du propriétaire du lieu.

5. Renseignements concernant les aéronefs

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef en zone peuplée que si le modèle d'aéronef a été identifié dans la déclaration préalable en préfecture.

Aussi, il est possible de lister plusieurs modèles d'aéronefs dans une déclaration, soit parce qu'il est effectivement prévu que ces aéronefs seront utilisés aux dates mentionnées sur un ou plusieurs des sites déclarés, soit parce qu'il s'agit d'aéronefs qui seraient utilisés en cas d'indisponibilité des aéronefs initialement prévus.

Constructeur, modèle : reporter les informations renseignées dans la déclaration d'activité (CERFA n° 15475). Pour les exploitants n'ayant pas encore réalisé cette déclaration, se reporter à la notice associée au formulaire CERFA n° 15475.

Classe : voiture fixe, hélicoptère, multiroton, ballon ou dirigeable.

Masse maximale : la masse à indiquer est la masse totale en vol de l'aéronef (la plus grande prévue pour les opérations), y compris ses batteries, ses équipements de mission etc. Toutefois la masse de l'aéronef ne comprend pas :

- pour les aérostats, la masse du gaz porteur ;
- pour les aéronefs captifs, la masse du moyen de retenue.

6. Description des vols

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef en zone peuplée que sur un site identifié dans la déclaration préalable en préfecture.

Il est possible de lister plusieurs sites sur lesquels l'exploitant a prévu d'opérer pendant la plage de dates identifiée dans la déclaration. Si plus de 2 sites sont prévus, joindre une ou plusieurs annexes décrivant les sites supplémentaires.

Description du site : chaque site doit être décrit par une adresse (de façon à situer approximativement la zone des vols) et une description plus précise de la zone en champs libre. Dans cette description l'exploitant peut tenir compte de marges d'incertitude sur la localisation précise des vols, de l'ordre de quelques centaines de mètres.

Cocher la case prévue à cet effet si les vols (y compris la zone à sécuriser au sol en application de l'arrêté réf. [1]) auront lieu exclusivement en dehors de l'espace public.

L'espace public en agglomération est constitué des voies publiques ainsi que des lieux ouverts au public, c'est-à-dire dont l'accès est libre (plages, jardins publics, promenades publiques...) ou dont l'accès est possible, même sous condition, dans la mesure où toute personne qui le souhaite peut remplir cette condition (paiement d'un ticket d'entrée par exemple).

Description des vols : si les vols ne sont pas réalisés dans les limites du scénario opérationnel 5-3 (tels que définis au § 1.3 de l'annexe III de l'arrêté réf. [1]) : vol en vue du télépilote, à une distance horizontale de ce télépilote inférieure ou égale à 100 m) :

- préciser les conditions des vols :
 - ✓ vol en vue du télépilote ou non
 - ✓ distance au télépilote
- joindre l'autorisation spécifique qui autorise ces vols (ou le laissez-passer)

Dans tous les cas, indiquer la hauteur maximale des vols. Bagages : les vols en vue à plus de 150 m de hauteur nécessitent une autorisation préalable (demande via le formulaire CERFA 15478).

Objet des vols : décrire ici l'objet de la mission. Exemples :

- « prises de vue dans le cadre d'un reportage télévisuel pour la chaîne XXX »
- « inspection technique d'un bâtiment pour le compte de la société XXX »



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Environnement,
de l'Énergie
et de la Mer



DSAC

PROCÉDURES COURANTES ACTUELLES

CERFA N° 15475*01

gcié Agenda Fiches travail Aérien Requetes Contacts Administration

ACCUEIL AIDE DÉCONNEXION Afficher cases masquées

un tel exploitant ou [Nouveau] DSAC O-Trav Aerien

Declaracion activ. drones Filtrer [AVION] [ULM] [HELICO] [BALLON] [TELEPILOTE] [inclure INACTIFS]

Nom/raison sociale : N° d'exploitant (délivré par le mail d'accusé réception) :

Exploitant non déclaré ayant démarré ses activités avant le 1er janvier 2016 dans le cadre de la réglementation de 2012 :

L'exploitant est un particulier : Madame Monsieur Nom : Prenom :
Date et lieu de naissance : date : commune : code postal : pays :
L'exploitant est une personne morale : Dénomination sociale : Nom commercial : N° SIREN :
Représentant de la personne morale : Madame Monsieur Nom : Prenom :
Adresse
Numéro : 7 Voie : Rue Lieu-dit : Boileau
Code postal : 22590 BP : Codex : Localité : PORDIC
Si l'exploitant habite à l'étranger : Pays : Division territoriale :
Téléphone : Adresse mail (ou adresses séparées par virgule) :

Activités

Manuel d'activités particulières : Sans objet (ser captifs non autonomes <25kg)
Référence : 1 Révision : 0 Date : 09/04/2014
Scénarios opérationnels : S1 S2 S3 S4
Activités de formation de télépilotes autres que ceux de l'exploitant : oui non



DSAC

PROCÉDURES COURANTES ACTUELLES

CERFA N° 15475*01

Suivi du dossier

Date de la déclaration	27/01/2016	Etat du dossier généralités mémo	.....
Suivi par	DSAC O-Trav Aerien	Guillaume FROC x	<input checked="" type="checkbox"/> actif
Accusé réception	<input checked="" type="checkbox"/> Envoyer par mail	mail envoyé le 10/02/2016 ref: arD_379_2947_20160210	Numéro de dossier

Aéronefs utilisés

Constructeur :	Delta Drone	Modèle :	DELTA H	Classe :	Quadricoptère	<input type="checkbox"/>
N° série :	(location)	Marques d'identification :	.....		
Contrôleur/PA :		Fabricant :	.....	Modèle/firmware :	<input checked="" type="checkbox"/>
Autorisation de conception :	<input type="checkbox"/> sans objet	<input checked="" type="checkbox"/> de type		<input type="checkbox"/> individuelle		
		Ref :	B / 030	-NQ/NAV rev.	2	du 03/09/2013
Autorisation spécifique :	<input checked="" type="checkbox"/> sans objet	<input type="checkbox"/> de type		<input type="checkbox"/> individuelle		
		Ref :	.....			du / /
Scénarios opérationnels et masses maximales :	<input checked="" type="checkbox"/> S1 non captif	<input type="checkbox"/> S1 captif	<input checked="" type="checkbox"/> S2	<input checked="" type="checkbox"/> S3 non captif	<input type="checkbox"/> S3 captif	<input type="checkbox"/> S4
	4 kg	..... kg	4 kg	4 kg	..... kg	..... kg

[fiche GCIE TA N° 2947]

PROCÉDURES COURANTES ACTUELLES

CERFA N° 15474*01

Bilan 2015 de l'exploitant

Exploitant déjà déclaré depuis le 1/1/2016: N° d'exploitant (délivré par le mail d'accusé réception):

Nom/raison sociale:

Manuel d'activités particulières: Sans objet (aer captifs non autonomes <25kg)

Référence: 1 Révision: 0 Date: 09/04/2014

Heures de vol par scénario opérationnel : (arrondir à l'entier inférieur)		Heures de vol de l'année n-1 (2015)	
Scénario opérationnel	Heures de vol	Répartition estimée par domaine d'activité :	Heures de vol
S1	0	Audiovisuel / Publicité / Communication / Spectacle	0
S2	0	Agriculture (relevés, épandages)	0
S3	0	Topographie / Cartographie / Volumétrie / Géophysique	0
S4	0	Inspection / Surveillance technique d'infrastructures linéaires	0
Total	0	Inspection / Surveillance technique de bâtiments / Ouvrages d'art / Infrastructures	0
		Immobilier	0
		Environnement (relevés, épandages)	0
		Sûreté	0
		Gestion de crise / Sécurité civile	0
		Formation au télépilotage	0
		Logistique / Transport	0
		Autre (préciser):	0
		Total	0

Suivi de la sécurité => non enregistré dans GCIE
 Aptitude au vol des aéronefs de plus de 25 kg=> non enregistré dans GCIE
 Date de la déclaration : 27/01/2016

PROSPECTIVES / ÉVOLUTIONS

Formation des télépilotes

Loi du grand-père applicable, sous conditions éventuelles de remise à niveau, définies sur notre site à l'adresse :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Telepilote-de-drone-civil,40997.html>

Arrêté « Formation télépilotes » en consultation :

- **certificat théorique** adapté aux télépilotes professionnels, pour les scénarios S-1, S-2 et S-3,
- **licence pratique** pour le scénario S-4.

PROSPECTIVES / ÉVOLUTIONS

- Transports
- Secteur aérien
- A.L.G.H.
- Pilotes - Navigants
- Télépilote de drone civil

TRANSPORTS

Secteur Aérien

Actualités

Espace Information

Aviation et développement durable

Grands projets

Passagers - Riverains

Pilotes - Navigants

Réponses aux questions les plus fréquentes

Toutes les actualités Pilotes Navigants

Contact Paris-Provence-Occi, ambassade, statistiques

Formulaires

Espace médical

UNICAGH, dérogations, UNICOC, bases classées et types annexes II, doc blancs

Non-conformité dans la base des licences (SQUAD)

Personnel Navigants Commerciaux

Pilotes d'avion

Pilotes d'hélicoptère

Pilotes de planeur avion ou hélicoptère

Pilotes d'ULM

Télépilotes de drone civil

Capacités requises

Pilotes de ballon libre

Pilotes militaires

Parachutes professionnels

Mécaniciens Aéronautiques Navigants

Demandeurs d'emplois PNT

Travail aérien

Radiances de bras, d'examen aéronautique et/ou programmes de formation

Espace professionnel

Aviation légère, générale et hélicoptères

Analyses, enquêtes et statistiques

Codes, lois et règlements de l'aviation civile

Télépilote de drone civil

30 septembre 2014 (mis à jour le 6 mars 2014) - TRANSPORTS

Article sur les drones de loisirs ou drones professionnels vous présentera la distinction à opérer entre télémodélisme et activité professionnelle.

L'arrêté du 17 décembre 2013 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord ne s'applique pas aux ballons captifs ni aux cerfs-volants. Il ne s'applique pas aux aéronefs qui circulent sans personne à bord et évoluent selon les règles de la circulation aérienne militaire. Il prévoit, entre autres, le cadre d'activités suivantes : activités télémodélisme, activités particulières ou expérimentations.

L'arrêté du 17 décembre 2013 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent,

- 1, décrit les scénarios S1, S2 et S3 dans son Annexe III, au Chapitre 1 - Point 1.3.
- 2, fait référence, pour le scénario S4, à la licence d'aviation habitée dans son Annexe III, au Chapitre 4 - Point 4.2.2.

Pour les scénarios S1, S2 et S3 tels que décrits au Chapitre 1 - Point 1.3 de l'arrêté, il est nécessaire de détenir à minima un certificat d'aptitude théorique de pilote.

Le certificat le plus fréquemment présenté est celui de pilote d'ULM (ultra léger, motorisé), mais celui de brevet de base avion, de pilote privé avion ou hélicoptère, de pilote, de ballon, de pilote professionnel avion ou hélicoptère, de pilote de ligne avion ou hélicoptère peut également convenir.

Pour le scénario S4, le télépilote doit détenir une licence d'avion ou d'hélicoptère dont les privilèges sont au moins égaux à ceux de pilote privé avion ou hélicoptère, ou une licence de pilote de planeur. De plus il doit justifier de 100 heures de pratique en tant que commandant de bord sur avion, hélicoptère ou planeur.

Obtenir un certificat théorique actualisé :

L'article sur le calendrier des examens théoriques vous indique, pour chaque direction régionale, la procédure d'inscription et les dates des examens théoriques sur papier et les renseignements indispensables pour vous présenter à un examen théorique sur ordinateur.

Obtenir une licence de pilote privé avion ou hélicoptère, ou de pilote de planeur :

après avoir suivi la formation théorique et pratique en organisme de formation déclaré (OF) ou dans un organisme de formation agréé (ATC - approved training organisation), il est nécessaire de réussir les examens théorique et pratique pour obtenir la licence souhaitée. Ce(s) organisme(s) de formation qui présente le candidat à ces examens.

Obtenir un certificat théorique au cours du trimestre 3 de 2015 : dès que l'examen spécifique hélicoptère sera proposé, il devra obligatoirement être présenté et réussi pour assurer le niveau de compétence théorique requis pour les télépilotes. Une procédure de transition sera établie, pour en savoir plus lire ci-dessous ou suivre le lien ci-dessous (sur calendrier des examens théoriques).

Transition :

Ce nouvel examen théorique ne remplace pas en cause une réussite à un examen théorique ULM ou autre...

Mesures de transition : les télépilotes employés chez des exploitants en activité, qui effectueront des activités particulières sur la base de leur certificat d'aptitude théorique (ULM ou autre autorisé par la réglementation actuelle) et qui auront une déclaration de niveau de compétence (DNC Annexe III, Chapitre 4 - Point 4.2.1.), pourront continuer à exercer leur activité.

En résumé : vous avez un théorique + une DNC + vous travaillez : vous pouvez poursuivre votre activité. Cependant, il vous faudra consulter ce site pour visualiser la démarche administrative que vous devrez effectuer.

Vous aussi

Programme examen théorique ULM (arrêté du 4 mai 2000 relatif aux programmes et régime des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé)

Programme théorique ULM (choisi par la majorité des postulants...) -> calendrier des examens, disponible sur l'autre page précédente



DSAC

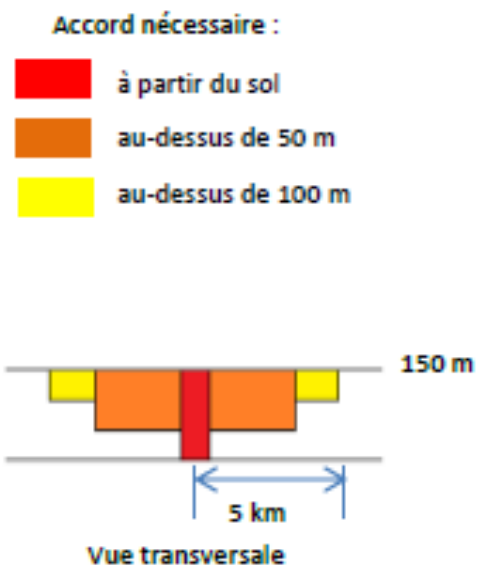
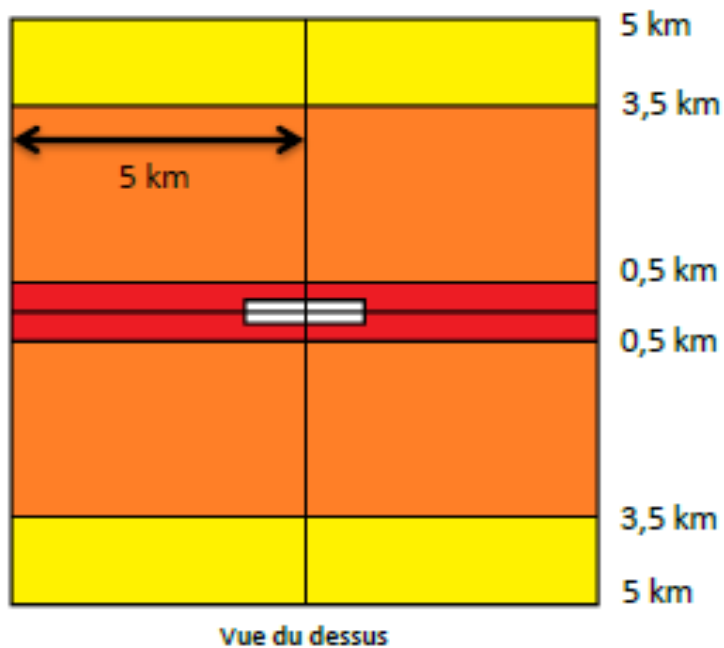
<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Des questions?



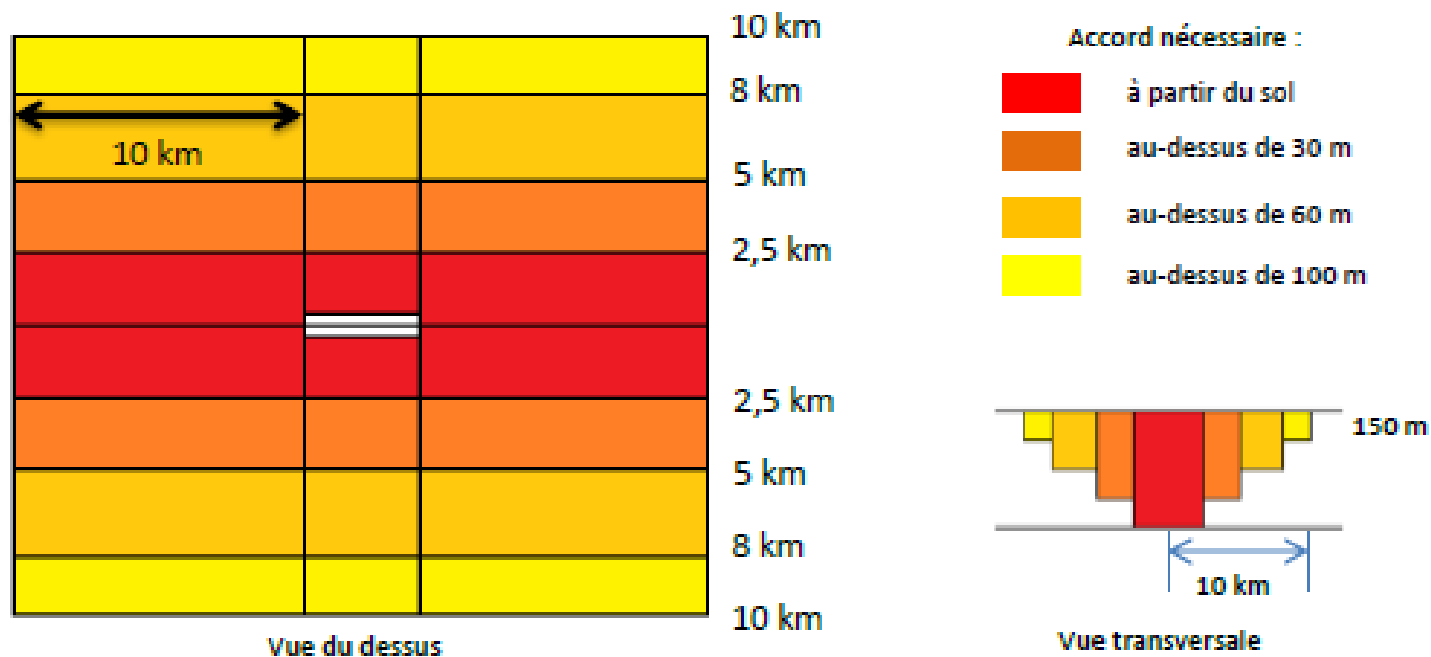
EVOLUTIONS À PROXIMITÉ DES A/D

A4.1. Piste de moins de 1200m non équipée de procédures aux instruments⁵⁴



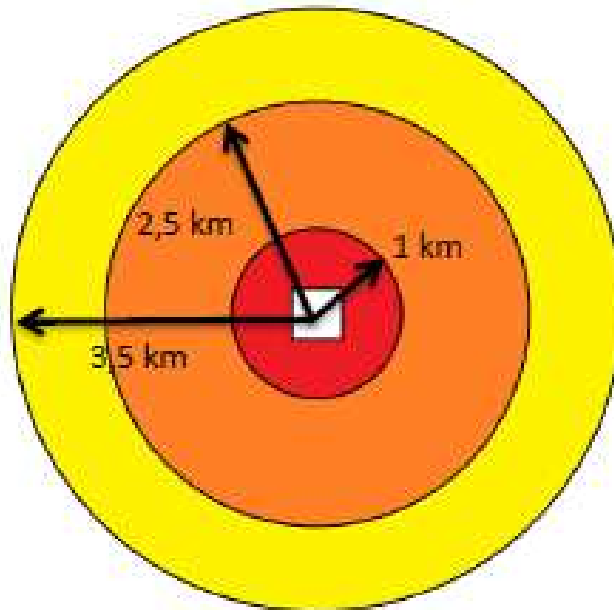
EVOLUTIONS À PROXIMITÉ DES A/D

A4.2. Piste de plus de 1200m ou équipée de procédures aux instruments⁵⁴






EVOLUTIONS À PROXIMITÉ DES A/D

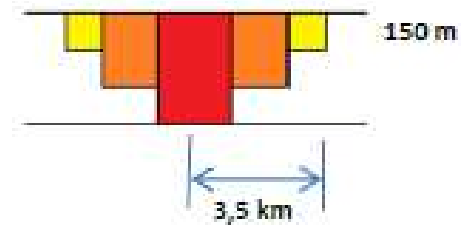
A4.3. Aire d'approche finale ou de décollage (hélicoptères)



Vue du dessus

Accord nécessaire :

-  à partir du sol
-  au-dessus de 50 m
-  au-dessus de 100 m



Vue transversale

EVOLUTIONS À PROXIMITÉ DES A/D

A4.4. Plate-forme ULM⁵⁵

