

Le 4 mars 2015

ARRETE

Arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent

NOR: DEVA1206042A

Version consolidée au 4 mars 2015

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 modifié concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne et la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 6100-1, L. 6221-1, L. 6221-3, L. 6222-8 et L. 6232-4 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 133-1-2 et D. 133-10 ;

Vu le code des postes et des communications électroniques ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réception) ;

Vu l'arrêté du 2 décembre 1988 modifié relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) ;

Vu l'arrêté du 27 juillet 2005 portant application de l'article D. 133-10 du code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 30 octobre 2008 portant modification du tableau national de répartition des bandes de fréquences, notamment l'annexe 7 du tableau annexe de l'arrêté ;

Vu l'arrêté du 1er juin 2010 relatif aux conditions de délivrance de licences, qualifications et habilitations de membres d'équipage de conduite d'avions et d'hélicoptères au personnel navigant militaire ;

Vu l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef ;

Vu l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord,

Arrête :

Article 1

Objet.

Le présent arrêté fixe les dispositions qui s'appliquent aux aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord dans le cadre des activités d'aéromodélisme, des activités particulières, ou des vols expérimentaux.

Cet arrêté ne s'applique pas :

- aux ballons libres, notamment les ballons sondes utilisés pour les relevés et études de l'atmosphère ;
- aux fusées ;
- aux cerfs-volants.

Article 2

Définitions liées aux aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les

acceptions suivantes :

1. Aéronef télépiloté : aéronef qui circule sans personne à bord.
2. Système d'aéronef télépiloté : système constitué d'un aéronef télépiloté et les éléments servant à sa commande et son contrôle depuis le sol.
3. Télépilote : personne qui a le contrôle de la trajectoire de l'aéronef télépiloté.
4. Captif : un aéronef télépiloté est dit « captif » s'il est relié au sol, à un mobile ne pouvant être soulevé ou déplacé par réaction de l'accroche de l'aéronef captif, ou à son télépilote par tout moyen physique.
5. Automatique : un aéronef télépiloté évolue de manière « automatique » si son évolution en vol a été programmée par quelque moyen que ce soit avant le début du vol ou pendant le vol et que tout ou partie du vol s'effectue sans intervention du télépilote sauf mode de commande de secours.
6. Vue directe : un vol d'un aéronef télépiloté est effectué « en vue directe » de son télépilote si :
 - l'aéronef circule « en vue » selon les dispositions de l'arrêté du 11 avril 2012 susvisé ;
 - le vol s'effectue dans le champ visuel du télépilote, sa vision étant éventuellement corrigée par ses lunettes ou lentilles ; et
 - la vision de l'aéronef par le télépilote s'effectue en ligne optique directe sans dispositif de transmission d'image de l'aéronef.
7. Aéromodèle : aéronef télépiloté utilisé exclusivement à des fins de loisir ou de compétition par un télépilote qui est à tout instant en mesure de contrôler directement sa trajectoire pour éviter les obstacles et les autres aéronefs.

Article 3

Nature des activités particulières concernées.

- a) Pour l'application de ce texte, les activités particulières concernées sont les suivantes :
- les traitements agricoles, phytosanitaires ou de protection sanitaire et les autres opérations d'épandage sur le sol ou de dispersion dans l'atmosphère ;
 - le largage de charges de toutes natures ;
 - le remorquage de banderoles ou toute forme de publicité ;
 - les relevés, photographies, observations et surveillances aériennes, qui comprennent la participation aux activités de lutte contre l'incendie ;

— toute autre activité nécessitant une dérogation aux règles de l'air,

ainsi que la formation à ces activités citées ;

b) Est considérée comme exploitant d'un aéronef télépiloté toute personne morale ou physique responsable de l'organisation ou de la pratique de l'activité particulière avec cet aéronef télépiloté tel que décrit au paragraphe a.

Article 4

Classification des aéronefs télépilotés.

Les aéronefs civils télépilotés sont classés selon les catégories suivantes :

Catégorie A :

— aéromodèles motorisés ou non de masse maximale au décollage inférieure à 25 kilogrammes, ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg, comportant un seul type de propulsion et respectant les limitations suivantes :

— moteur thermique : cylindrée totale inférieure ou égale à 250 cm³ ;

— moteur électrique : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW ;

— turbopropulseur : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW ;

— réacteur : poussée totale inférieure ou égale à 30 daN, avec un rapport poussée/poids sans carburant inférieur ou égal à 1,3 ;

— air chaud : masse totale de gaz en bouteilles embarquées inférieure ou égale à 5 kg ;

— tout aéromodèle captif.

Catégorie B : tout aéromodèle ne respectant pas les caractéristiques de la catégorie A.

Catégorie C : les aéronefs télépilotés captifs qui ne sont pas des aéromodèles, de masse maximale au décollage inférieure à 150 kg.

Catégorie D : les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, motorisés ou non, non captifs, de masse maximale au décollage inférieure à 2 kilogrammes, ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 2 kg.

Catégorie E : les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, qui ne sont pas de catégorie C ou D, motorisés ou non, de masse maximale au décollage inférieure à 25 kilogrammes ou pour les aéronefs télépilotés à gaz inerte de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg.

Catégorie F : les aéronefs télépilotes qui ne sont pas des aéromodèles, de masse maximale au décollage inférieure à 150 kg ne respectant pas les caractéristiques de la catégorie C, D ou E.

Catégorie G : les aéronefs télépilotes qui ne sont pas des aéromodèles, et qui ne correspondent pas aux critères des catégories C à F.

Article 5

Cas particulier de classification.

Un aéronef qui circule sans aucune personne à bord de masse totale inférieure à 1 kilogramme utilisé à des fins de loisir ou de compétition, qui, une fois lancé, vole librement en suivant les mouvements de l'atmosphère sans aucune action possible de son pilote et dont le vol ne dure pas plus de huit minutes est considéré comme un aéromodèle de catégorie A.

Article 6

Limitation d'opération pour le télépilote.

1. Le télépilote ne peut pas faire évoluer un aéronef télépilote s'il est à bord d'un autre véhicule en déplacement.
2. Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut émettre une autorisation à de tels vols, avec des limitations, le cas échéant, sur demande et justifications acceptables.

Article 7

Vol hors vue d'un aéronef télépilote de catégorie G.

Sans préjudice des exigences d'utilisation de l'espace aérien, un aéronef télépilote de catégorie G ne peut pas circuler hors vue directe de son télépilote, sauf s'il est certifié avec son système de commande et de contrôle pour être utilisé de telle sorte.

Article 8

Exigences applicables pour la mise en œuvre des aéromodèles.

1. Un aéromodèle ne peut circuler qu'en vue directe de son télépilote.
2. Toutefois, la circulation d'un aéromodèle mis en œuvre par une personne qui visualise les images prises à bord de l'aéromodèle et les utilise comme moyen de navigation (1) de l'aéromodèle n'est autorisée que si une autre personne est le télépilote de l'aéronef et est capable de commander la trajectoire de l'aéromodèle à tout instant au travers d'un dispositif de double commande et que l'aéromodèle

reste à tout moment en vue directe de ce télépilote afin qu'il assure la conformité aux règles de l'air.

3. Sans préjudice des dispositions liées à l'usage de l'espace aérien, l'annexe I au présent arrêté définit les exigences applicables aux aéronefs et aux personnes qui les mettent en œuvre.

(1) Ce type de pratique est communément appelé « vol en immersion ».

Article 9

Exigences applicables aux activités particulières avec des aéronefs télépilotes.

Sans préjudice des dispositions liées à l'usage de l'espace aérien, l'annexe II au présent arrêté définit les exigences applicables aux aéronefs télépilotes utilisés lors des activités particulières et aux personnes qui les mettent en œuvre, que ces activités particulières aient lieu dans le cadre d'une transaction commerciale ou non.

Article 10

Exigences applicables aux vols expérimentaux.

Sans préjudice des dispositions liées à l'usage de l'espace aérien, dans le cas de vols d'aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord ayant pour finalité d'expérimenter un prototype ou une technologie, seules les exigences de l'annexe III du présent arrêté s'appliquent.

Article 11

Contrôles.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour s'assurer qu'un aéronef télépilote, que la personne qui le met en œuvre ou son exploitant répondent aux dispositions du présent arrêté.

Article 12

Interdiction d'opérations ne garantissant pas un niveau de sécurité suffisant.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut interdire ou limiter l'utilisation d'un aéronef télépilote, d'un type d'aéronef ou l'activité d'un exploitant, s'il a connaissance de problème de sécurité pour les tiers.

Après une telle mesure, l'activité ne peut reprendre que si des mesures correctives assurant la sécurité sont mises en œuvre et sont acceptables pour le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 13

A modifié les dispositions suivantes :

- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 1 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 2 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 3 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 4 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 5 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 6 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 7 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 8 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. 9 (Ab)
- Abroge Arrêté du 21 mars 2007 - art. Annexe (Ab)

Article 14

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexes

Article Annexe I

ACTIVITÉ RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DES AÉROMODÈLES

1. Principe de circulation des aéromodèles

1.1. Les aéromodèles de catégorie A sont dispensés de document de navigabilité et sont autorisés à voler sans autre condition relative à leur aptitude au vol et sans autre condition relative aux capacités requises des personnes qui les utilisent.

1.2. Les aéromodèles particuliers de catégorie A définis à l'article 5 ne sont pas lancés dans des conditions où il y aurait un risque probable pour des tiers au sol.

1.3. Les aéromodèles de catégorie B sont autorisés à voler sous réserve qu'une autorisation de vol ait été délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile pour attester de la navigabilité de l'aéromodèle et des capacités requises des personnes qui l'utilisent.

2. Demande d'autorisation de vol d'un aéromodèle de catégorie B

2.1. Les conditions de la demande d'autorisation de vol, les éléments du dossier technique à constituer par le postulant et le programme type de démonstration en vol auprès du ministre chargé de l'aviation civile sont définis en appendice I.

2.2. Toutefois, si l'aéromodèle présente des caractéristiques de conception ou de pilotage inhabituelles ou complexes, le ministre chargé de l'aviation civile peut notifier des conditions techniques particulières.

3. Autorisation de vol d'un aéromodèle de catégorie B

3.1. Pour les aéromodèles de catégorie B ne relevant pas en matière de navigabilité de la réglementation européenne, l'autorisation de vol est délivrée lorsque l'aéromodèle répond au dossier technique établi par le postulant et accepté par le ministre chargé de l'aviation civile, et que le ou les télépilotes qui utilisent l'aéromodèle ont prouvé leurs compétences lors d'une ou de plusieurs démonstrations en vol, selon un programme conforme à un programme type figurant en appendice I.

3.2. Pour les aéromodèles de catégorie B qui disposent d'un document de navigabilité valide délivré par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, l'autorisation de vol est délivrée dès lors que le ou les télépilotes qui utilisent l'aéromodèle ont prouvé leurs compétences lors d'une ou de plusieurs démonstrations en vol, selon un programme conforme à un programme type figurant en appendice I.

3.3. Afin de préparer les vols de démonstrations ci-dessus, une autorisation de vol provisoire est délivrée. Elle ne permet pas le vol de l'aéromodèle lors d'une manifestation aérienne, ni en présence de tiers qui ne seraient pas indispensables à la préparation de ces vols.

3.4. L'autorisation de vol précise, le cas échéant, les limitations associées au vol de l'aéromodèle.

4. Télépilotes d'un aéromodèle de catégorie B

L'identité de chaque télépilote d'un aéromodèle de catégorie B, ayant prouvé sa compétence selon l'appendice I, est inscrite sur l'autorisation de vol de l'aéromodèle considéré. Seul un télépilote ainsi autorisé peut mettre en vol cet aéromodèle tant que l'autorisation de vol reste valide.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre ou retirer toute autorisation de vol sur laquelle est inscrite l'identité d'un télépilote s'il a connaissance de problème de sécurité pour les tiers lié à la compétence de ce télépilote.

5. Validité de l'autorisation de vol

d'un aéromodèle de catégorie B

5.1. L'autorisation de vol est délivrée sans limite de durée. Elle reste valide tant que les conditions qui ont prévalu à sa délivrance restent valables et que

l'attestation prévue ci-dessous a été établie.

5.2. Le bénéficiaire de l'autorisation de vol adresse chaque année au ministre chargé de l'aviation civile une attestation établissant que l'aéromodèle reste conforme à son dossier technique ou au document de navigabilité délivré par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et que ses conditions d'exploitation restent inchangées.

5.3. La première attestation est fournie au plus tard le dernier jour du douzième mois qui suit la délivrance de l'autorisation, puis chaque année au plus tard le dernier jour du douzième mois qui suit la date de la précédente attestation.

5.4. L'attestation est conforme à un modèle déterminé par le ministre chargé de l'aviation civile.

5.5. L'autorisation doit pouvoir être fournie lors de toute demande d'une autorité.

6. Conditions invalidant l'autorisation de vol

de l'aéromodèle de catégorie B

Toute modification ou reconstruction d'un aéromodèle ayant pour effet de le rendre non conforme à l'un des éléments de son dossier technique, tout changement au niveau des limitations d'emploi (acrobatique/remorquage), de cet aéronef, entraîne l'obligation pour son propriétaire ou, le cas échéant, le titulaire de l'autorisation de vol de présenter au ministre chargé de l'aviation civile cette modification, cette reconstruction ou ce changement d'emploi en vue de la délivrance d'une nouvelle autorisation de vol.

Si une modification change de manière substantielle la masse de l'aéronef (augmentation de 10 %), ses qualités de vol, sa motorisation, l'autorisation de vol de cet aéromodèle ne reste valide que si tous les télépilotes précédemment autorisés prouvent à nouveau leur compétence au ministre chargé de l'aviation civile.

7. Autorisations de vol délivrées antérieurement

Les titulaires d'une autorisation de vol pour des aéronefs répondant aux caractéristiques du présent arrêté et délivrée :

— soit dans les conditions conformes à l'arrêté du 25 août 1986 relatif aux conditions d'emploi des aéronefs civils qui ne transportent aucune personne à bord ;

— soit dans les conditions conformes à l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs,

sont réputés détenir une autorisation de vol conforme aux dispositions du présent

arrêté.

8. Formation au pilotage des aéromodèles

Cette annexe I couvre également les activités de formation au pilotage des aéromodèles qui ne nécessitent donc aucune autorisation supplémentaire.

9. Utilisation des aéromodèles

Les aéromodèles ne sont pas utilisés pour des activités particulières définies à l'article 3.

APPENDICE À L'ANNEXE I RELATIVE AUX AÉROMODÈLES

Autorisation de vol d'un aéromodèle de catégorie B

Le postulant à une autorisation de vol d'un aéromodèle de catégorie B soumet au ministre chargé de l'aviation civile le dossier technique de son aéromodèle.

Il lui est adressé, après vérification du dossier et dans un délai maximal d'un mois, une autorisation de vol provisoire valable trois mois, renouvelable, permettant uniquement au demandeur de préparer la démonstration en vol.

L'autorisation de vol permet d'attester de la navigabilité de l'aéromodèle et des capacités requises des personnes qui l'utilisent, selon les modalités suivantes :

1. Dossier technique à constituer pour l'aptitude au vol

d'un aéromodèle de catégorie B

La demande est accompagnée dans ce cas d'un dossier technique comprenant au moins les chapitres suivants :

- descriptif de l'aéromodèle : dimensions principales, masse, principaux éléments constitutifs et matériaux employés ;
- performances prévues ;
- motorisation ;
- système de télécommande, descriptif, alimentation, protections ;
- fréquences et conformité aux règles applicables en matière de télécommunications ;

— mesures de sécurité vis-à-vis des tiers (limitations d'emploi, traitement des pannes et des pertes de contrôle, limitation des risques en cas d'impact...).

Le postulant doit tenir compte du délai qui permettra de réaliser l'étude du dossier technique et de préparer les contrôles nécessaires à l'évaluation au sol et en vol en vue de délivrer l'autorisation de vol.

Le ministre chargé de l'aviation civile s'entoure des experts de son choix pour l'instruction du dossier technique.

2. Programme de la démonstration en vol destinée à évaluer les capacités des personnes qui utilisent un aéromodèle de catégorie B

L'identité du ou des télépilotes est précisée sur la demande d'autorisation de vol. Le programme de la démonstration en vol est adapté au type de l'aéromodèle présenté.

Le programme de démonstration en vol comporte :

— une première partie commune à tous les types d'aéromodèles (acrobatique, non acrobatique, remorqueur...), qui met en évidence la capacité du télépilote à manœuvrer son aéromodèle en toute sécurité, par rapport à un public fictif ;

— une seconde partie, spécifique à l'aéromodèle présenté, qui a pour but essentiel de justifier des qualités de résistance structurale et de qualités de vol de l'aéromodèle, en fonction de l'utilisation prévue.

Avant le décollage de l'aéromodèle, les agents de l'Etat chargés de contrôler la capacité au vol des télépilotes d'aéromodèles, ci-après dénommés les évaluateurs, définissent au télépilote les zones rigoureusement interdites de survol. Tout survol de ces zones est un motif de refus pour la délivrance de l'autorisation, sauf cas de force majeure.

Les évaluateurs précisent également la zone d'atterrissage, qui permet de valider la précision du toucher.

Le cas échéant, les évaluateurs se réservent le droit de demander d'autres figures au télépilote que celles imposées dans les programmes définis ci-après.

3. Contenu type des programmes de démonstration en vol

3.1. Programme avion

3.1.1. Partie commune du programme avion :

— un décollage rectiligne vent de face, suivi d'un circuit rectangulaire avec le premier virage à l'opposé des évaluateurs ;

— un posé-redécollé (si les conditions de terrain, de météo ou les spécificités de

l'aéromodèle ne le permettent pas, le modèle est autorisé à tangenter le sol sans toucher) ;

- un passage rectiligne stabilisé à moins de 10 mètres de hauteur ;
- un circuit rectangulaire à contre QFU avec le premier virage à l'opposé des évaluateurs.

3.1.2. Partie spécifique du programme pour avion qualifié non acrobatique :

- un virage à gauche en éloignement à moins de 20 mètres de hauteur et à faible inclinaison (environ 30 degrés), devant les évaluateurs ;
- un virage à droite en éloignement à moins de 20 mètres de hauteur et à faible inclinaison (environ 30 degrés), devant les évaluateurs ;
- en partant d'une hauteur d'une cinquantaine de mètres devant les évaluateurs, le modèle effectue un cercle complet en descente gaz réduits, à l'opposé des évaluateurs, la remise des gaz s'effectuant devant les évaluateurs à moins de 10 mètres de hauteur ;
- un passage basse vitesse ;
- à partir d'un palier plein gaz, mise en léger piqué du modèle pour juger de son absence de flutter et ressource accentuée pour juger de sa solidité sous facteur de charge (sur accord des évaluateurs, le ou les moteurs pourront être réduits lors du piqué) ;
- une démonstration des possibilités du modèle, au choix du télépilote ;
- un atterrissage de précision.

3.1.3. Partie spécifique du programme pour avion qualifié acrobatique (complément) :

- un enchaînement de virages très serrés à forte inclinaison (supérieure à 60 degrés) ;
- une mise en piqué moteur plein gaz, puis ressource très accentuée (sur accord des évaluateurs, le ou les moteurs pourront être réduits lors de la prise de vitesse afin de tenir compte des spécificités propres à l'aéromodèle) ;
- la réalisation des quatre figures de base suivantes : une boucle serrée, un retournement, un rétablissement et un tonneau rapide ;
- la réalisation d'au moins trois autres figures de voltige, au choix du télépilote ;
- un atterrissage de précision.

3.1.4. Qualification avion remorqueur :

Que le modèle soit acrobatique ou non acrobatique, si la qualification remorqueur

est revendiquée, le télépilote effectue un remorquage de planeur. L'exercice démontre que le télépilote domine parfaitement le taux de montée de l'aéromodèle, exécute des virages à taux constant à faible inclinaison et propose un largage face au vent, en parfaite adéquation avec le besoin d'un planeur.

3.2. Programme planeur

Le programme prévoit :

- une prise d'altitude par treuillage ou remorquage : la montée doit être régulière et la libération parfaitement contrôlée par le télépilote ;
- une prise de vitesse plus ou moins accentuée (selon la revendication acrobatique ou non acrobatique), suivie d'une ressource également plus ou moins accentuée ;
- pour la qualification non acrobatique, deux tours de spirale engagée devant les évaluateurs ;
- pour la qualification acrobatique, une boucle et au moins deux figures différentes de voltige au choix du télépilote ;
- une simulation de prise de terrain en L ou en U à contre QFU ;
- une prise de terrain en L ou en U, suivie d'un atterrissage de précision dans la zone indiquée par les évaluateurs.

3.3. Programme hélicoptère

Le programme prévoit :

- un décollage suivi de 10 secondes de stationnaire, à hauteur des yeux des évaluateurs ;
- une translation avant lente avec des changements de cap ;
- une translation rapide avec des changements de cap ;
- un virage à gauche en éloignement à moins de 20 mètres de hauteur et à faible inclinaison (environ 30 degrés), devant les évaluateurs ;
- un virage à droite en éloignement à moins de 20 mètres de hauteur et à faible inclinaison (environ 30 degrés), devant les évaluateurs ;
- pour la qualification acrobatique, trois figures de voltige dont au moins une boucle ;
- un circuit rectangulaire en translation avant à contre QFU, avec le premier

virage à l'opposé des évaluateurs ;

— un atterrissage de précision dans une zone indiquée par les évaluateurs, précédé d'un circuit rectangulaire en translation avant, avec le premier virage à l'opposé des évaluateurs.

3.4. Programme spécifique

Si un aéromodèle présenté ne rentre pas dans les définitions d'avion, planeur, hélicoptère, un programme spécifique est défini par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis du postulant.

Article Annexe II

ACTIVITÉS PARTICULIÈRES AVEC DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

Table des matières :

Chapitre Ier. — Contexte général des activités particulières.

Chapitre II. — Navigabilité.

Chapitre III. — Opérations.

Chapitre IV. — Personnels.

Chapitre V. — Exigences générales.

Appendice II-1. — Déclaration de conformité de l'exploitant.

Appendice II-2. — Contenu d'un manuel d'activités particulières.

Appendice II-3. — Canevas du dossier d'utilisation d'un aéronef télépiloté.

Appendice II-4. — Canevas de la déclaration de niveau de compétences du télépilote.

Chapitre Ier

Contexte général des activités particulières

1.1. Principe général

L'exploitation d'aéronefs télépilotes pour des activités particulières est possible sous réserve que l'aéronef utilisé et les systèmes associés qui sont nécessaires à son opération, le télépilote qui le met en œuvre et l'exploitant répondent aux exigences définies dans les chapitres correspondants de la présente annexe.

Une activité particulière dont la mise en œuvre ne répond pas à au moins un critère défini dans cette annexe est traitée sur demande par le ministre chargé de l'aviation civile et est soumise à autorisation spécifique sous réserve de démontrer la sécurité des tiers au sol ou à bord d'autres aéronefs. Les conditions techniques applicables sont alors notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile au postulant.

L'exploitant d'un aéronef télépilote est responsable de la mise en œuvre de toutes les mesures de sécurité nécessaires pour assurer la sécurité des tiers.

1.2. Cas particulier des aéronefs télépilotes de catégorie G

Les conditions d'opérations et de pilotage des aéronefs télépilotes de catégorie G dont la navigabilité est de la responsabilité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne sont traitées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile, en attendant la mise en œuvre des dispositions européennes en la matière. Pour les autres aéronefs de catégorie G, les conditions de navigabilité, de pilotage et d'opérations sont traitées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile.

Après que le postulant a répondu de manière satisfaisante aux conditions particulières qui lui sont notifiées, le ministre chargé de l'aviation civile lui délivre les autorisations de pilotage et d'opération pour exploiter l'aéronef télépilote de catégorie G avec les limitations associées.

1.3. Type de scénarios opérationnels envisagés

avec des aéronefs télépilotes

Les types de scénarios opérationnels envisagés avec des aéronefs télépilotes sont définis ainsi qu'il suit, en considérant les définitions liées à l'espace aérien contenues dans l'arrêté du 11 avril 2012 susvisé :

- S-1 : scénario opérationnel en vue directe du télépilote se déroulant hors zone peuplée, à une distance horizontale maximale de 100 mètres du télépilote ;
- S-2 : scénario opérationnel se déroulant hors zone peuplée, à une distance horizontale maximale de rayon d'un kilomètre du télépilote et de hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus du sol ou des obstacles artificiels, sans aucune personne au sol dans la zone d'évolution ;
- S-3 : scénario opérationnel se déroulant en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux, en vue directe du télépilote, à une distance horizontale maximale de 100 mètres du télépilote ;

— S-4 : scénario opérationnel traitant d'une activité particulière de relevés, photographies, observations et surveillances aériennes se déroulant hors zone peuplée et ne répondant pas aux critères du scénario S-2.

1.4. Utilisation des catégories d'aéronef télépiloté

pour les scénarios définis

1.4.1. Les aéronefs télépilotés de catégorie D peuvent être utilisés dans le cadre des scénarios opérationnels S-1, S-2, S-3 ou S-4.

1.4.2. Les aéronefs télépilotés de catégorie E peuvent être utilisés dans le cadre des scénarios opérationnels S-1 ou S-2.

Les aéronefs télépilotés de catégorie E de masse maximum au décollage inférieure à 4 kilogrammes peuvent être utilisés dans le cadre du scénario opérationnel S-3.

1.4.3. Les aérostats télépilotés de catégorie C de masse totale (structurale et charge emportée) inférieure à 25 kilogrammes peuvent être utilisés dans le cadre du scénario opérationnel S-3.

Les autres aéronefs télépilotés de catégorie C de masse maximum au décollage inférieure à 4 kg peuvent être utilisés dans le cadre du scénario opérationnel S-3.

Les aéronefs télépilotés de catégorie C peuvent être utilisés dans le cadre du scénario opérationnel S-1.

Chapitre II

Navigabilité

2.1. Détention d'un document de navigabilité

2.1.1. Les aéronefs télépilotés de catégorie C, de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 25 kilogrammes ou de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure ou égale à 25 kilogrammes pour ceux à gaz inerte sont dispensés d'un document de navigabilité.

Ils sont autorisés à voler sous réserve de leur aptitude au vol déterminée par leur exploitant et de la détention des autorisations particulières lorsqu'elles sont requises.

Dans ce cas, l'exploitant d'un tel aéronef évalue la sécurité du moyen de retenue de l'aéronef et tient à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile les justifications nécessaires à cette démonstration.

2.1.2. Les aéronefs télépilotes de catégorie C, de masse maximale au décollage supérieure à 25 kilogrammes ou à gaz inerte de masse totale (masse structurale et charge emportée) supérieure à 25 kilogrammes, ne peuvent être utilisés qu'après obtention d'un document de navigabilité délivré par le ministre chargé de l'aviation civile ; ce document prend la forme d'une autorisation de vol et peut comprendre des limitations d'emploi. Il est délivré à l'exploitant de l'aéronef lorsqu'il démontre :

- la sécurité du moyen de retenue ;
- la résistance de la structure de l'aéronef, ou la résistance de l'enveloppe dans le cas d'un aérostat, y compris la retenue de la charge utile.

2.1.3. Les aéronefs télépilotes de catégorie D et E sont dispensés de document de navigabilité.

Ils sont autorisés à voler sous réserve de leur aptitude au vol déterminée par leur exploitant et de la détention des autorisations particulières lorsqu'elles sont requises.

2.1.4. Les aéronefs télépilotes de catégorie F sont autorisés à voler sous réserve qu'un document de navigabilité ait été délivré par le ministre chargé de l'aviation civile pour attester de la navigabilité de l'aéronef selon les étapes suivantes :

a) Le ministre chargé de l'aviation civile notifie au postulant les conditions techniques de navigabilité de l'aéronef, notamment dans les domaines suivants : résistance structurale de l'aéronef, qualités de vol, moyen de navigation, dispositifs de commandes. Il notifie également le contenu du programme de vol pour les démonstrations en vol incluant au minimum les éléments requis pour les aéromodèles de catégorie B complétés par les éléments nécessaires à démontrer l'utilisation de ces aéronefs télépilotes de manière sûre ;

b) Le postulant effectue une analyse de sécurité vis-à-vis des risques aux tiers. Il définit la configuration de son aéronef, met en œuvre les essais au sol, en vol et produit les justifications qui établissent la conformité aux conditions relatives à la sécurité qui lui ont été notifiées ;

c) Le ministre chargé de l'aviation civile évalue les justifications apportées par le postulant, et assiste à une démonstration en vol selon le programme de vol notifié ;

d) Le ministre chargé de l'aviation civile délivre le document de navigabilité qui prend la forme d'une autorisation de vol.

2.1.5. Les démonstrations requises aux 2.1.2 et 2.1.4 peuvent être effectuées soit à titre individuel par l'exploitant d'un aéronef, soit dans le cadre d'une attestation de conception de type selon les dispositions du paragraphe 2.4.

2.2. Equipement des aéronefs télépilotes

2.2.1. Les aéronefs télépilotes hormis ceux de catégorie G et hormis les aérostats de catégorie C sont équipés d'un capteur barométrique permettant au télépilote de

connaître l'altitude à laquelle il l'utilise, afin de ne pas dépasser les hauteurs maximales de vol prescrites par la réglementation. Un dispositif empêche l'aéronef de dépasser la hauteur maximale prévue pour un vol donné. Ce dispositif fonctionne, y compris dans les cas de panne de la liaison de commande et de contrôle.

2.2.2. Les aéronefs télépilotes hormis ceux de catégorie G et hormis les aérostats de catégorie C sont équipés d'un dispositif fail-crash permettant de forcer un atterrissage dès que la mise en œuvre de l'aéronef sort d'un volume d'espace déterminé, y compris dans les cas de panne de la liaison de commande et de contrôle.

2.2.3. Les aéronefs télépilotes autorisés dans le cadre du scénario opérationnel S-2 ou S-4 sont pilotés avec un système de commande et de contrôle de l'aéronef qui dispose d'un moyen d'information du télépilote sur le positionnement de l'aéronef.

2.2.4. Les aéronefs télépilotes autorisés dans le cadre du scénario opérationnel S-4 sont équipés d'un dispositif de vision orienté vers l'avant de l'aéronef télépilote et dont les informations sont transmises sur la station de commande et de contrôle, afin de ne pas mettre indûment en danger les tiers au sol lors d'un atterrissage d'urgence.

2.2.5. Les aéronefs télépilotes exploités dans le cadre du scénario opérationnel S-2 ou S-4 sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des paramètres essentiels du vol, notamment la localisation, l'attitude de l'aéronef, et la qualité du signal de commande et de contrôle, permettant une analyse des 20 dernières minutes de vol.

2.2.6. Les aéronefs télépilotes autorisés dans le cadre du scénario opérationnel S-3 hormis ceux de masse inférieure à 2 kilogrammes et hormis les aérostats de catégorie C sont équipés d'un dispositif de protection des tiers limitant à 69 joules l'énergie d'impact.

Le dispositif se déclenche automatiquement lorsque que le dispositif fail-crash défini au 2.2.2 est mis en œuvre. Il est déclenché également sur commande du télépilote en cas de besoin.

2.3. Autorisations particulières pour les aéronefs télépilotes

pour les scénarios définis

2.3.1. Une autorisation particulière est requise pour tout aéronef utilisé dans le cadre du scénario opérationnel S-2 ou S-3.

2.3.1.1. L'autorisation particulière est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque :

a) Le postulant a défini la configuration de l'aéronef télépilote et notamment des dispositifs requis répondant aux exigences du paragraphe 2.2 ;

b) Le postulant a effectué les essais et les analyses nécessaires pour établir la conformité de l'aéronef télépiloté aux conditions relatives à la sécurité applicables ou qui lui ont été notifiées ;

c) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;

d) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives qu'il a fixées.

2.3.1.2. Cette démonstration peut être effectuée soit à titre individuel par l'exploitant d'un aéronef, soit dans le cadre d'une attestation de conception de type selon les dispositions du paragraphe 2.4.

2.3.1.3. Cette autorisation reste valide tant que les dispositifs de l'aéronef évalués ci-dessus ne sont pas modifiés.

2.3.1.4. Des limitations d'emploi peuvent être imposées aux aéronefs équipés du dispositif requis au paragraphe 2.2.6 par le ministre chargé de l'aviation civile.

2.3.2. Une autorisation particulière est requise pour tout aéronef utilisé dans le cadre du scénario opérationnel S-4.

2.3.2.1. L'autorisation particulière est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque :

a) Le postulant a fourni un dossier technique de l'aéronef télépiloté qui établit la conformité aux conditions relatives à la sécurité citées ci-après :

i) Description générale du fonctionnement matériel :

— composition et fonction des divers composants et modules élémentaires (1), y compris les moyens sols ;

— description des différentes séquences du vol, des modes de fonctionnement et des dispositifs de sécurité ;

— limites environnementales d'utilisation (températures, altitude, environnement électromagnétique) ;

— configuration précise de l'aéronef (version des logiciels, motorisation) ;

— liste des paramètres de mission enregistrés et leur localisation dans les composants et modules élémentaires.

(1) Parfois appelés URL : unité remplaçable en ligne.

ii) Analyse de sécurité :

Tout posé ou crash de l'aéronef télépiloté en dehors de sa zone de posé ou toute sortie incontrôlée hors de sa zone assignée de vol est considéré comme un

événement potentiellement catastrophique, à prendre en compte dans l'analyse de sécurité.

ii-1) Analyse des pannes et de leurs effets.

Cette analyse prend notamment en compte les événements suivants :

- perte partielle ou totale du système de propulsion ;
- perte du système de navigation externe (GPS) ;
- perte des actionneurs ou servocommandes ;
- perte de la logique de commande et contrôle ;
- perte altimètre ;
- perte de la liaison de commande et contrôle.

ii-2) Maîtrise des codes source des logiciels et évaluation de leur bon fonctionnement.

iii) Procédure d'obtention et de saisie des coordonnées GPS des missions à effectuer et vérifications pour limiter les erreurs potentielles.

iv) Limitations opérationnelles.

v) Check-lists avant et après vol.

vi) Liste des alarmes parvenant au télépilote et les procédures associées aux modes dégradés.

vii) Epreuves en vol :

Le programme d'épreuves en vol comporte une ou plusieurs démonstrations en vol pour démontrer :

vii-1) La conformité et le bon fonctionnement des dispositifs requis au paragraphe 2.2 ;

vii-2) Le volume d'espace opérationnel de bon fonctionnement de l'aéronef ainsi que le volume d'espace de sécurité dans lequel, quelle que soit la panne ou le dysfonctionnement, l'aéronef se pose.

b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;

c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives qu'il a fixées.

2.3.2.2. Cette démonstration peut être effectuée soit à titre individuel par l'exploitant d'un aéronef, soit dans le cadre d'une attestation de conception de type

selon les dispositions du paragraphe 2.4.

2.4. Construction en série

Le ministre chargé de l'aviation civile peut délivrer une attestation de conception de type :

- dans le cas de construction série d'aéronef télépiloté pour lequel il est requis un document de navigabilité ;
- dans le cas de construction série d'aéronef télépiloté pour lequel il est requis une autorisation particulière dans le cadre de certains scénarios opérationnels.

Les dispositions de ce paragraphe peuvent également s'appliquer à un système d'aéronef télépiloté.

2.4.1. Une attestation de conception de type est délivrée lorsque :

- a) Le postulant a défini la configuration de l'aéronef télépiloté qui définit le type d'aéronef objet de l'attestation recherchée ;
- b) Le postulant a effectué les essais et les analyses nécessaires pour établir la conformité de l'aéronef télépiloté aux conditions relatives à la sécurité applicables ou qui lui ont été notifiées ;
- c) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;
- d) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives qu'il a fixées.

2.4.2. Dans le cas de construction série d'aéronef télépiloté pour lequel il est requis une autorisation particulière dans le cadre de certains scénarios opérationnels, l'attestation de conception de type précise les scénarios opérationnels autorisés pour ce type.

2.4.3. Le titulaire de l'attestation de conception de type d'un aéronef télépiloté peut produire en série des aéronefs télépilotés conformes à ce type d'aéronef ou passer un accord commercial avec un autre constructeur pour qu'il produise des aéronefs télépilotés qui y sont conformes.

Chaque aéronef construit en série possède un numéro de série permettant de l'identifier.

Le constructeur délivre à chacun des propriétaires des aéronefs télépilotés produits une attestation de conformité au type.

2.4.4. Le ministre chargé de l'aviation civile délivre à l'exploitant de tout aéronef télépiloté construit en série le document de navigabilité requis aux paragraphes 2.1.2 ou 2.1.4 sur présentation de l'attestation de conformité au type pour le

numéro de série considéré.

2.4.5. Dans le cas de construction série d'aéronef télépiloté pour lequel il est requis une autorisation particulière dans le cadre de certains scénarios opérationnels, l'attestation de conformité de l'aéronef au type et une copie de l'attestation de conception de type valent autorisation particulière pour l'aéronef produit.

2.4.6. Le titulaire de l'attestation de conception de type d'un aéronef télépiloté effectue le suivi des incidents en service de son type d'aéronef télépiloté qui lui sont notifiés afin de proposer des corrections à tout problème impactant la sécurité et ainsi rétablir le niveau de sécurité initial. Il informe le ministre chargé de l'aviation civile de ces investigations.

2.5. Documentation des aéronefs télépilotes

Un dossier d'utilisation est requis pour tous les aéronefs télépilotes hormis les aérostats de catégorie C. Un canevas de dossier d'utilisation est fourni en appendice II-3. Il contient notamment un manuel d'utilisation, comprenant les vérifications de sécurité à accomplir avant tout vol, et un manuel d'entretien indiquant les vérifications périodiques du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

2.6. Intégrité du système de commande

et de contrôle de l'aéronef télépiloté

Les bandes de fréquences utilisées pour la commande et le contrôle de l'aéronef télépiloté ainsi que les puissances d'émission sont conformes à la réglementation en vigueur.

Les dispositifs de commande et de contrôle de la trajectoire d'un aéronef télépiloté sont conformes, le cas échéant, aux exigences spécifiées par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'exploitant tient à disposition du ministre chargé de l'aviation civile les justifications de cette conformité. Cette conformité peut faire simplement référence à l'attestation de conception de type délivrée dans le cadre d'une construction série.

Les exigences applicables aux dispositifs de commande et contrôle des aéronefs télépilotes de catégorie G sont déterminées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Toutefois, les fréquences sont conformes aux dispositions applicables en France.

Les équipements radioélectriques mis en œuvre pour l'exécution de la mission de l'activité particulière (2) n'interfèrent pas sur le bon fonctionnement des équipements radioélectriques utilisés pour la commande et le contrôle de l'aéronef télépiloté.

(2) Il est à noter que la DGAC est uniquement responsable des fréquences utilisées pour la commande et le contrôle des aéronefs télépilotes. Pour toute demande de fréquences pour les besoins liés à la charge utile, une demande à l'organisme idoine (ARCEP...) est nécessaire.

2.7. Modifications d'un aéronef télépilote

Toute modification ou reconstruction d'un aéronef télépilote détenant un document de navigabilité ayant pour effet de le rendre non conforme à l'un des éléments de son dossier technique, ou toute réparation des éléments structuraux principaux de l'aéronef télépilote entraîne l'obligation pour son propriétaire ou exploitant de présenter cette modification ou reconstruction au ministre chargé de l'aviation civile afin de restaurer la validité du document de navigabilité.

Toute modification impactant un dispositif contrôlé selon les dispositions du paragraphe 2.3 est soumise au même processus de vérification que l'installation initiale.

Toute modification d'un aéronef télépilote construit en série est coordonnée avec le titulaire de l'attestation de conception de type de l'aéronef télépilote afin de s'assurer que la sécurité n'est pas impactée.

2.8. Conditions de maintien de la navigabilité

2.8.1. Un aéronef télépilote, avec son système de commande et de contrôle, est apte au vol :

— s'il continue de répondre aux conditions de navigabilité ayant servi de base à la délivrance de document de navigabilité et de son autorisation particulière requise au paragraphe 2.3, dans la mesure où il en dispose ;

— s'il est maintenu en état de navigabilité et, le cas échéant, modifié en accord avec les dispositions du présent arrêté ;

— si aucun problème en service qui pourrait remettre en cause cette aptitude au vol n'est connu.

2.8.2. L'exploitant de tout aéronef télépilote maintient cet aéronef apte au vol avec son système de commande et de contrôle, conformément à sa définition initiale. Il

respecte, le cas échéant, les exigences de maintenance de l'aéronef et de son système de commande et de contrôle.

Il suit les directives émises par le titulaire de l'attestation de conception de type de l'aéronef et du système de commande et de contrôle, ou toute condition émise par le ministre chargé de l'aviation civile.

2.9. Balisage des aéronefs télépilotés captifs

2.9.1. Les conditions de visibilité de jour de l'aéronef captif et de son moyen de retenue dont le point le plus haut dépasse en exploitation la hauteur de 50 mètres par rapport au sol sont réalisées suivant les principes de balisage suivants :

— pour un aérostat, par marques de l'enveloppe de l'aérostat selon les principes suivants : damiers rouge et blanc en proportions égales, ou en larges bandes de couleurs, rouge et blanc, en proportions égales, et d'un nombre compris entre 2 et 7 ;

— pour un aérostat de masse supérieure à 25 kilogrammes, en plus du marquage de l'enveloppe, par marques du moyen de retenue par des fanions carrés de couleur rouge, ou rouge et blanc de part et d'autre d'une diagonale, de surface minimum 0,36 m² et espacés au plus de 15 mètres d'intervalle, le plus bas étant à 50 mètres maximum de hauteur par rapport au sol ;

— pour les aéroplanes, par un marquage du câble selon les spécifications de l'alinéa précédent, et par un feu lumineux BI de type B balisant la proximité du point le plus haut de l'aéronef, en accord avec les dispositions de l'arrêté du 7 décembre 2010 susvisé.

Toutefois, dans le cas des aérostats captifs de masse supérieure à 25 kilogrammes utilisés de manière automatique, une dérogation de balisage du câble peut être accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, si l'opération est portée à la connaissance des usagers aéronautiques.

2.9.2. De nuit, un aérostat et son moyen de retenue sont rendus visibles par des feux BI de type A en accord avec les dispositions de l'arrêté du 7 décembre 2010 susvisé, disposés ainsi :

— d'un feu au sommet de l'enveloppe de l'aérostat et d'un feu sous son enveloppe ;

— d'un feu sur le câble à 50 mètres maximum du sol ou de l'eau, et des feux espacés au-dessus jusqu'à l'aérostat, à des intervalles n'excédant pas 45 mètres.

Toutefois, si des contraintes de mise en œuvre le justifient, le postulant peut proposer au service compétent de l'aviation civile un dispositif alternatif pour signaler cet obstacle à la circulation aérienne.

2.10. Exigences de navigabilité liées à la charge utile

Les matériels et équipements spécifiques à l'exécution de la mission d'activité particulière seront fixés de manière sûre à l'aéronef télépiloté sous la responsabilité de l'exploitant. L'exploitant vérifie que cette installation n'altère pas la résistance structurale, les qualités de vol, le dispositif de commande et de contrôle de l'aéronef télépiloté ou tout mécanisme de sécurité de l'aéronef télépiloté.

2.11. Exigence de navigabilité des aérostats

Seul l'usage de gaz inerte est autorisé pour les aérostats.

Chapitre III

Opérations

Section 1

Autorisations des opérations

3.1. Opération d'un aéronef télépiloté

pour le scénario opérationnel S-4

Un exploitant ne peut effectuer une opération particulière dans le cadre du

scénario opérationnel S-4 que s'il détient une autorisation particulière valide pour l'aéronef utilisé telle que définie au 2.3.2 et obtient l'accord défini ci-après.

3.1.1. L'exploitant d'un aéronef télépiloté et son donneur d'ordre pour une mission donnée analysent l'adéquation de mise en œuvre de l'aéronef télépiloté à la mission qu'ils planifient et qui s'inscrit dans le cadre du scénario opérationnel S-4.

Ils établissent conjointement une analyse des risques aux tiers, qu'ils soient au sol ou en vol en fonction de l'environnement réel de la mission considérée.

Ils définissent puis effectuent les vols expérimentaux nécessaires pour s'assurer de la sécurité de ce genre d'opérations ; ces vols sont effectués en vue et dans des zones sécurisées pour les tiers par les moyens qu'ils jugent appropriés. L'exploitant peut utiliser des résultats expérimentaux précédemment réalisés si le donneur d'ordre en accepte la validité.

Ils définissent les mesures de sécurité à mettre en œuvre pour la mission envisagée et les limitations des opérations, notamment les conditions d'interruption d'une mission qui ne se déroulerait pas conformément aux attentes.

Ils définissent leurs responsabilités respectives et les mesures de surveillance par le donneur d'ordre de l'exploitant.

Ces éléments sont documentés dans un dossier cosigné qu'ils soumettent au ministre chargé de l'aviation civile pour accord. Un accord peut être valable pour un ensemble de vols dans des conditions identiques, incluant l'environnement du vol, le pilote qui le réalise, l'aéronef utilisé et les procédures appliquées.

3.1.2. Cet accord ne reste valide que dans les conditions spécifiées dans le dossier technique du paragraphe 2.3.2.

3.1.3. Tous les vols conformes à l'accord mentionné au paragraphe 3.1.1 sont ensuite autorisés, sous réserve des dispositions de la notification selon le paragraphe 3.16. L'exploitant respecte les dispositions de son manuel d'activités particulières auxquelles s'ajoutent de manière prépondérante les dispositions retenues dans le dossier qui a fait l'objet de l'accord ci-dessus.

3.2. Vols de nuit

Seules les opérations avec un aérostat captif sont autorisées de nuit.

Section 2

Manuel d'activités particulières

3.3. Manuel d'activités particulières et déclaration de conformité

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef télépiloté dans le cadre d'une activité particulière ou pour la formation de télépilotes à la pratique d'activités particulières que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités particulières, et qu'il le tient à jour.

L'exploitant fournit au ministre chargé de l'aviation civile une déclaration de conformité indiquant qu'il répond aux exigences de la réglementation et qu'il prend les mesures nécessaires pour protéger les personnes au sol. Un exemple de déclaration est fourni dans l'appendice II-1 à cette annexe.

3.4. Contenu du manuel d'activités particulières

Le manuel d'activités particulières est un document préparé par l'exploitant et répond aux exigences suivantes :

— il définit les conditions de sécurité satisfaisantes d'exploitation des aéronefs télépilotes, en particulier pour la protection des tiers au sol et en vol. Il les explicite en précisant le type du scénario opérationnel pour chaque activité particulière. Il contient les règles et procédures de mise en œuvre des aéronefs télépilotes à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour traiter des incidents et accidents ;

— il définit les exigences d'exécution des activités particulières adaptées à chaque type d'aéronef télépiloté afin de former un ensemble cohérent. Il précise les vérifications que le télépilote effectue avec son système d'aéronef télépiloté pour vérifier son bon fonctionnement avant tout vol ;

— il rappelle les exigences à respecter pour la mise en œuvre des règles de l'air ;

— il précise pour chaque type d'activité particulière si le télépilote peut assurer en

même temps la responsabilité et la charge de travail liées aux tâches de conduite du vol et celles de la personne en charge de l'exécution de la mission de l'activité particulière. Dans les cas où deux personnes sont nécessaires, il clarifie les relations et responsabilités entre les deux personnes ;

— il explicite le niveau de formation des télépilotes, comment ils sont formés, comment l'exploitant évalue périodiquement le niveau de compétence de ses télépilotes ;

— il dresse la liste des télépilotes, avec la correspondance des aéronefs télépilotes qu'ils sont aptes à piloter. Il liste également les personnes aptes à s'occuper des charges de la mission de l'activité particulière ;

— il précise les conditions particulières de mise en œuvre des aérostats la nuit.

L'appendice II-2 à cette annexe définit un plan type d'un manuel d'activités particulières.

3.5. Dépôt du manuel d'activités particulières

3.5.1. Le manuel d'activités particulières ainsi que ses amendements sont déposés auprès du ministre chargé de l'aviation civile, avec la déclaration de conformité citée ci dessus. Sur la simple considération du dépôt du manuel d'activités particulières, et après entérinement de la déclaration de conformité, une attestation de dépôt est alors remise à l'exploitant.

3.5.2. L'exploitant ne peut commencer son activité qu'après réception de l'attestation de dépôt.

3.5.3. Le manuel d'activités particulières est archivé et, en cas d'événements graves en service, sert de support à la définition des mesures prévues à l'article 12 du présent arrêté.

3.5.4. L'exploitant analyse toute évolution de la réglementation et produit un amendement de son manuel d'activités particulières pour se mettre en conformité avec cette évolution. L'exploitant dispose d'un délai d'un mois, à partir de la date de modification, pour effectuer cet amendement.

3.5.5. Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel fait l'objet d'un amendement soumis aux dispositions du paragraphe 3.5.1.

3.5.6. Le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des modifications au manuel s'il constate que l'exploitant ne respecte pas la réglementation.

3.6. Responsabilités de l'exploitant

3.6.1. L'exploitant s'assure que le manuel est connu et mis en application stricte par le personnel concerné pour l'exécution de leurs missions.

3.6.2. L'exploitant s'assure du niveau de compétence théorique et pratique de ses télépilotes et le déclare. L'exploitant justifie à tout instant de la formation initiale de chaque télépilote et du maintien de ce niveau de compétence.

3.6.3. L'exploitant informe le ministre chargé de l'aviation civile lorsqu'il cesse définitivement son activité.

3.6.4. Un exploitant peut interrompre temporairement son activité. Si cette interruption est supérieure à douze mois, il informe le ministre chargé de l'aviation civile. Dans ce dernier cas, pour reprendre son activité, l'exploitant entreprend une nouvelle procédure de dépôt et fournit une nouvelle attestation de conformité comme il est mentionné au paragraphe 3.3.

3.6.5. L'exploitant s'assure que les dispositions contenues dans le manuel de vol et le manuel de maintenance fourni par le constructeur de l'aéronef télépilote sont respectées. L'exploitant ne met pas en œuvre un aéronef télépilote s'il détecte avant vol toute anomalie pouvant conduire à une perte en vol de l'aéronef télépilote.

3.6.6. L'exploitant s'assure que les aéronefs télépilotes sont utilisés en conformité avec les limitations associées à leur navigabilité et les exigences définies par le constructeur.

Section 3

Dispositions générales

3.7. Système de suivi de la sécurité

Après avoir défini les risques possibles liés aux opérations des aéronefs télépilotés et avoir proposé des moyens de les minimiser, l'exploitant met en place un système de suivi des incidents en opération des aéronefs télépilotés. Ce processus est décrit dans le manuel d'activités particulières. Il vise à améliorer la sécurité des opérations en prenant les dispositions nécessaires pour éviter qu'un incident en opération ne se reproduise.

3.8. Déclaration annuelle d'activité

Chaque année civile, l'exploitant déclare au ministre chargé de l'aviation civile qu'il poursuit son activité conformément au manuel d'activités particulières applicable. Il notifie le nombre d'heures de vol réalisées par activité particulière et joint également une synthèse des problèmes rencontrés dans le cadre du suivi de la sécurité pendant cette année.

3.9. Information aéronautique

Un exploitant utilise les cartes aéronautiques et l'information aéronautique pour préparer les opérations et ainsi connaître les règles particulières d'utilisation de l'espace aérien, les restrictions temporaires ou permanentes ou toute autre information pouvant avoir une incidence sur la sécurité du vol qu'il compte effectuer.

3.10. Zone de protection des tiers à l'opération

des aéronefs télépilotés

3.10.1. Une zone de protection de l'opération est aménagée au sol par l'exploitant afin d'éviter que des tiers n'interfèrent avec la mise en œuvre de l'aéronef télépiloté, notamment le décollage ou l'atterrissage. L'exploitant aménage un périmètre de sécurité, adapté à la taille du matériel et protégé, au besoin, à l'aide de personnels.

3.10.2. Le télépilote d'un aérostat captif maintient un volume de dégagement permettant l'évitement par l'aérostat, en tout point, de tout obstacle, durant son ascension, son évolution et sa récupération.

3.10.3. Hormis pour les aérostats captifs, le télépilote identifie également une ou plusieurs zones au sol de telle sorte que l'aéronef télépilote puisse à tout instant en atteindre une en cas de panne, sans risques de dommages aux tiers au sol.

3.10.4. a) Aucun aéronef télépilote ne peut être utilisé, à une distance horizontale de moins de 30 mètres de toute personne, hormis son télépilote et, le cas échéant, un opérateur de la charge utile de l'aéronef télépilote.

b) Dans le cas d'un aérostat captif, cette distance peut être réduite à une distance égale à la plus grande dimension de l'aérostat. Dans ce cas, l'opérateur s'assure que le moyen de retenue de l'aérostat ne risque pas de blesser une personne, lors des mouvements de l'aérostat soumis au vent.

c) Toutefois, il est possible de réduire la distance de 30 mètres sous réserve que :

— la présence de personnes à moins de 30 mètres de l'aéronef soit directement en lien avec l'activité particulière ;

— l'opérateur a défini une procédure en cas d'incident en vol de l'aéronef et en a informé au préalable les personnes concernées présentes à moins de 30 mètres de l'aéronef ;

— chacune de ces personnes a signé une attestation stipulant qu'elle a été informée.

3.10.5. Le télépilote d'un aéronef respecte les limitations définies au paragraphe 2.3.1.4 et associées à l'exploitation de certains aéronefs dans le cadre du scénario opérationnel S-3.

3.11. Réserve d'autonomie de l'aéronef télépilote

Hormis pour le cas des aérostats télépilotes de catégorie C, le télépilote s'assure avant tout vol de son aéronef que les réserves d'énergie nécessaire au vol lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge de sécurité adaptée permettant de couvrir les aléas prévisibles. Cette disposition concerne également le dispositif de commande et de contrôle de l'aéronef télépilote.

Le manuel d'activités particulières précise le détail de ces précautions.

Section 4

Dispositions spécifiques des opérations

3.12. Aéronefs captifs utilisés en mode automatique

Dans le cas d'une activité particulière avec un aéronef de catégorie C utilisé en mode automatique, l'exploitant contacte le ministre chargé de l'aviation civile de façon à déterminer si cet aéronef captif constitue un obstacle et si une information aéronautique est nécessaire.

3.13. Contrôle de la hauteur des opérations

des aéronefs captifs

La hauteur d'opération des aéronefs télépilotes captifs est déterminée de manière à ne pas dépasser la hauteur maximale de vol prescrite par la réglementation. Un moyen acceptable est d'utiliser la longueur du moyen de retenue de l'aéronef.

3.14. Discontinuité du critère en vue

dans le scénario opérationnel S-1

Dans le cadre du scénario opérationnel S-1, le vol de l'aéronef télépilote peut comprendre une phase ponctuelle hors vue de son télépilote lorsque le vol de l'aéronef télépilote s'effectue derrière un obstacle qui le masque à son télépilote, si toutefois :

— le télépilote de l'aéronef télépilote a reconnu avant vol le lieu de l'opération afin de s'assurer qu'il n'y a pas de danger particulier derrière l'obstacle ;

— le télépilote a une vision globale de l'environnement du vol autour de la zone où se situe l'obstacle et est capable d'anticiper le point où il reprend le contact visuel

direct avec l'aéronef télépiloté après le passage de l'obstacle ;

— le télépilote a préalablement expérimenté lors d'essais spécifiques sous responsabilité de l'exploitant que le temps de la phase de vol hors vue et la nature de l'obstacle ne compromettent pas la liaison de commande et de contrôle de l'aéronef télépiloté et ne conduisent pas à la perte de l'aéronef télépiloté ;

— la zone de l'opération hors vue ne représente pas un lieu où il y aurait à effectuer un évitement d'un autre aéronef selon les règles de l'air.

La tolérance de cette phase de vol hors vue du télépilote est décrite dans le manuel d'activités particulières de l'exploitant ; des limites quantifient cette phase et tiennent compte des caractéristiques de l'aéronef télépiloté et de la nature des obstacles. L'exploitant décrit comment il a testé les limites de ce type d'opération et comment il s'assure de la capacité de ses télépilotes à appréhender ce genre de particularité dans le vol de l'aéronef télépiloté.

L'exploitant définit les environnements ou les conditions pour lesquels cette tolérance n'est en aucun cas acceptable d'un point de vue de la sécurité et pour lesquels il n'autorise pas ses télépilotes à la mettre en œuvre.

3.15. Périmètre de sécurité

dans le cas du scénario opérationnel S-2

3.15.1. Lors de la préparation de la mission, l'exploitant identifie et prend toute disposition nécessaire pour réduire le risque d'intrusion de personnes sur la zone de l'opération. Il prend en compte les limites de propriétés du terrain au-dessus duquel a lieu l'opération et peut s'appuyer sur les dispositifs mis en œuvre par le propriétaire du terrain pour contrôler les accès à la zone.

3.15.2. Dans les limites du scénario, il définit le périmètre maximum du vol de son aéronef télépiloté. En fonction de la hauteur de vol, du type d'aéronef télépiloté et de sa vitesse d'opération, il définit en périphérie et à l'intérieur de ce périmètre une zone de sécurité de dimensions suffisantes dans laquelle le vol de l'aéronef télépiloté est interrompu lorsqu'il y pénètre, au moyen du dispositif requis au paragraphe 2.2.2.

3.16. Notification des vols dans le cadre

du scénario opérationnel S-2 ou S-4

3.16.1. Au plus tard vingt-quatre heures avant chaque vol, le télépilote ou l'exploitant informe le ministre chargé de l'aviation civile du vol dans le cadre du scénario opérationnel S-2 ou S-4 par un courrier électronique à l'adresse : dsac-operation-rpa-bf@aviation-civile.gouv.fr selon les directives suivantes :

a) Le titre du courrier électronique contient les informations suivantes ainsi formatées :

Date du vol au format : année-mois-jour (AAAA-MM-JJ), le signe / , le code postal de la commune du lieu de décollage, le signe / suivi du nom de l'exploitant.

b) Le corps du courrier électronique contient sous format libre les éléments suivants :

— lieu dit du vol, avec, si disponibles, les coordonnées géographiques ;

— le nom du télépilote et un numéro de téléphone portable pour le joindre éventuellement ;

— la hauteur de vol maximale envisagée ;

— le modèle de l'aéronef télépilote utilisé et ses caractéristiques principales (type de sustentation dans l'air, masse).

c) Lors de l'envoi du courrier électronique, l'exploitant demande une notification de distribution de son message. Le système de messagerie destinataire lui envoie automatiquement un message de l'état de la distribution de sa demande.

3.16.2. Lorsque l'opération est prévue de se dérouler sur plusieurs jours consécutifs afin de tenir compte des contraintes de météorologie, un seul courrier électronique est suffisant. Dans ce cas, la date requise au a du 3.16.1 est celle du premier jour envisagé pour le vol. Le corps du courrier électronique précise la fin envisagée des vols.

3.17. Surveillance de la trajectoire de l'aéronef

dans le cadre du scénario opérationnel S-2 ou S-4

Pour un aéronef télépilote utilisé hors vue, le télépilote utilise le dispositif mentionné au paragraphe 2.2.3 pour surveiller que l'aéronef reste sur la trajectoire qu'il a déterminée. Si l'aéronef entre dans la zone de sécurité définie au paragraphe 3.15.2 ou sort de l'espace de vol planifié, le télépilote prend les actions nécessaires pour rétablir la sécurité du vol ou, le cas échéant, interrompre le vol en déclenchant un atterrissage d'urgence.

Dans le cadre du scénario opérationnel S-4, le télépilote gère l'atterrissage d'urgence sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens au sol en utilisant le dispositif mentionné au paragraphe 2.2.4.

3.18. Mise en œuvre d'un aéronef captif

L'exploitant d'un aéronef télépilote de catégorie C s'assure que le moyen de retenue de l'aéronef est en bon état et est adapté aux conditions d'emploi lors de la mission considérée.

Chapitre IV

Personnels

4.1. Responsabilité des télépilotes

Le télépilote d'un aéronef assure la sécurité du vol vis-à-vis des tiers et des biens.

4.2. Niveau théorique des télépilotes

4.2.1. Les télépilotes justifient de la détention d'un certificat d'aptitude théorique obtenu selon les dispositions de l'un des arrêtés suivants :

— arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des

navigants non professionnels de l'aéronautique civile, ou

— arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réception), ou

— arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), ou

— arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

Toutefois, les télépilotes d'aérostats captifs ne sont pas soumis à l'exigence de niveau théorique ci-dessus. Ils sont néanmoins aptes à lire l'information aéronautique.

4.2.2. Les titres délivrés par le ministère chargé de la défense et identifiés dans l'arrêté du 1er juin 2010 susvisé sont reconnus acceptables pour répondre à l'exigence ci-dessus.

4.3. Niveau pratique des télépilotes

4.3.1. Les télépilotes ont suivi les formations spécifiques déterminées par l'exploitant pour réaliser les activités particulières concernées.

Les télépilotes reçoivent une déclaration de niveau de compétence (DNC) délivrée par l'exploitant à la suite d'une formation assurée par lui ou par un organisme qu'il a désigné, conformément à son manuel d'activités particulières et après que l'exploitant a vérifié le niveau de compétence du télépilote par au moins un vol de démonstration.

Le niveau de compétence est évalué pour chaque type d'aéronef télépilote.

Les vols de démonstration tiennent compte des contraintes spécifiées en appendice II-2, paragraphe 4.3, et des spécificités des vols de l'activité particulière concernée.

L'appendice II-4 à cette annexe définit un canevas type de DNC.

4.3.2. Les télépilotes utilisant un aéronef dans le cadre du scénario opérationnel S-4 détiennent une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère dont les privilèges sont au moins égaux à ceux du pilote privé d'avion ou d'hélicoptère, ou une licence de pilote de planeur, obtenue selon les dispositions de l'un des arrêtés mentionnés au paragraphe 4.2 et justifient d'une expérience pratique minimum de cent heures de vol sur cet avion, hélicoptère ou planeur en tant que commandant de bord.

4.3.3. Avant la première mise en œuvre d'un aéronef télépilote dans le cadre du scénario opérationnel S-4, le télépilote a acquis dans les six mois précédents une expérience pratique de vol de vingt heures dans des conditions de vol en vue avec cet aéronef télépilote. Tous les problèmes de mise en œuvre rencontrés durant ces vols auront fait l'objet d'une analyse et des recommandations apportées par l'exploitant. Sur demande, le télépilote est capable de justifier au ministre chargé de l'aviation civile son expérience de l'aéronef télépilote.

4.4. Vérification du niveau pratique des télépilotes d'un aéronef

télépilote de masse de plus de 25 kilogrammes

4.4.1. Les télépilotes d'un aéronef télépilote de masse de plus de 25 kilogrammes démontrent au ministre chargé de l'aviation civile leur aptitude à faire circuler un aéronef télépilote lors d'un programme de démonstration en vol adapté au type d'aéronef télépilote et tenant compte des particularités des activités particulières envisagées.

Le programme de démonstration permet de juger de l'aptitude du télépilote à reprendre le contrôle d'un aéronef télépilote évoluant de manière automatique afin de faire face à une panne.

4.4.2. Une attestation de démonstration des compétences est délivrée au télépilote par le ministre chargé de l'aviation civile et mentionne :

- l'identité du télépilote ayant satisfait au programme de démonstration en vol d'un aéronef télépilote ;
- le type d'aéronef télépilote utilisé ;
- les limitations éventuellement associées.

4.4.3. Lors de la démonstration, avant le décollage de l'aéronef télépiloté, le ministre chargé de l'aviation civile définit au télépilote :

- les zones rigoureusement interdites de survol et les limites du vol. Tout survol de ces zones sauf cas de force majeure est un motif de refus pour la délivrance de l'autorisation ;
- la zone d'atterrissage, qui permettra de valider la précision du toucher. Un essai est effectué avec des cas de pannes simples de l'aéronef télépiloté ;
- les objectifs attendus lors du vol de démonstration.

4.4.4. Le programme de démonstration est élaboré à partir des éléments pertinents contenus dans l'appendice à l'annexe I relative aux aéromodèles de catégorie B et complété par les spécificités liées aux activités particulières concernées :

- mise en œuvre près d'un obstacle simulant un bâtiment (déterminer une distance acceptable de vol près du bâtiment) ;
- aptitude à la mise en œuvre au-dessus d'un bâtiment, et comportement du télépilote s'il perd la vision directe de son aéronef télépiloté, qui pourrait être masqué par le bâtiment ;
- maîtrise d'effet Venturi entre les immeubles : fixer un critère pour le simuler ;
- démontrer la maîtrise en simulant une panne du système d'aéronef télépiloté (moteur, perte GPS, commande) ;
- démontrer la capacité à reprendre le contrôle direct des systèmes d'aéronefs télépilotés qui évoluent avec leurs automatismes embarqués ;
- la programmation des coordonnées du plan de vol ; la vérification de ces coordonnées.

Chapitre V

Exigences générales

5.1. Marques d'identification

5.1.1. Pour tout aéronef télépiloté détenant un document de navigabilité selon le paragraphe 2.1 de cette annexe, le ministre chargé de l'aviation civile notifie les marques d'identification portées sur le document de navigabilité.

5.1.2. Les marques d'identification sont apposées sur l'aéronef télépiloté selon les dispositions en vigueur. Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser à déroger à cette exigence si la taille de l'aéronef ne permet pas d'être ainsi marqué.

5.1.3. A sa demande, un usager peut se voir communiquer une marque d'identification avant l'achat d'un aéronef afin de la faire apposer par le constructeur.

5.1.4. Pour tous les aéronefs télépilotés, y compris ceux dispensés de détenir un document de navigabilité, l'exploitant de l'aéronef appose sur l'aéronef une plaquette rectangulaire de taille minimum de 10 × 5 centimètres, ou de surface équivalente si la géométrie de l'aéronef le nécessite, avec le libellé défini ci-après :

Cet aéronef est exploité par : complété du nom de l'exploitant, de son adresse et de son numéro de téléphone.

5.2. Survol du territoire et hors territoire

Un aéronef télépiloté, dont l'exploitant est domicilié en France, peut effectuer des vols au-dessus du territoire de la République française ou au-dessus du territoire d'un autre Etat sous réserve d'une autorisation spécifique par cet Etat.

En application de l'article 8 de la convention de Chicago, un aéronef télépiloté :

- dont le siège social de l'exploitant n'est pas domicilié en France, ou
- dont les documents de navigabilité ou les autorisations requises au paragraphe 2.3 ne sont pas délivrés ou acceptés par le ministre chargé de l'aviation civile, ou
- dont les compétences du télépilote ne sont pas conformes aux dispositions du

présent arrêté,

ne peut pas effectuer de vols au-dessus du territoire de la République française, sans autorisation spéciale délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile.

5.3. Compte rendu d'événement

5.3.1. Le télépilote d'un aéronef déclare tout événement qui aurait pu mettre en cause la sécurité des tiers, et notamment chaque perte de contrôle de l'aéronef à la direction de la sécurité de l'aviation civile. En particulier, il déclare toute défaillance des mécanismes définis au paragraphe 2.2 et toute perte de la liaison de commande et de contrôle de l'aéronef.

5.3.2. L'opérateur d'un aéronef télépilote ou le télépilote de l'aéronef télépilote informe le titulaire de l'attestation de conception de type de l'aéronef télépilote de tous les problèmes en service ou défaillances qu'il rencontre afin de lui permettre d'analyser le niveau de sécurité en service du type d'aéronef télépilote.

5.3.3. Dans le cadre du scénario opérationnel S-4, le titulaire de l'attestation de conception de type de l'aéronef télépilote présente au ministre chargé de l'aviation civile les données enregistrées d'un vol et leur analyse sur requête après un accident ou incident grave.

5.4. Mise en œuvre de marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses avec un aéronef télépilote est interdit.

5.5. Présentation des autorisations

liées aux activités particulières

Lors de toute mise en œuvre d'un aéronef télépilote, une copie de l'attestation de dépôt du manuel d'activités particulières en vigueur, les titres et la DNC en vigueur du télépilote, le certificat de navigabilité de l'aéronef ou son autorisation particulière, selon les cas, et l'attestation de démonstration des compétences du télépilote des aéronefs de masse de plus de 25 kilogrammes sont fournis sans

délai lors de toute demande d'une autorité.

APPENDICE II-1 À L'ANNEXE

RELATIVE AUX AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

Déclaration de conformité de l'exploitant

L'exploitant d'un aéronef télépiloté utilisé lors d'activités particulières déclare respecter la réglementation, et notamment :

— l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ;

— l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord ;

— l'arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef.

Il déclare :

— avoir mis en place un système de formation de ses télépilotes ;

— s'être assuré que ses télépilotes sont formés et aptes au pilotage des aéronefs télépilotés pour les activités particulières... ;

— vérifier régulièrement le niveau de compétence de ses télépilotes ;

— avoir défini les mesures nécessaires à la protection des tiers et des biens à la surface et les décrire dans le manuel d'activités particulières déposé auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;

— s'assurer que les dispositions contenues dans le manuel d'activités particulières seront respectées ;

- avoir souscrit les polices d'assurance nécessaires à la pratique de son activité ;

- s'assurer que les aéronefs télépilotés sont en état de navigabilité et conformes aux conditions de délivrance de leur document de navigabilité, ou de leur autorisation particulière, le cas échéant.

Il déclare appliquer le manuel d'activités particulières dont il précise la référence, la version et la date et qu'il a déposées auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

APPENDICE II-2 À L'ANNEXE

RELATIVE AUX AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

Contenu d'un manuel d'activités particulières

A. — Généralités :

La partie Généralités définit la politique générale de l'exploitant dans la conduite de son exploitation des aéronefs télépilotés, notamment :

- la description de la structure d'exploitation ;

- les fonctions nécessaires à l'exploitation, la façon dont elles sont remplies et les liaisons entre elles ;

- les principes et méthodes définis par l'exploitant pour la préparation, la conduite et la surveillance des vols ou de toute autre opération inhérente à l'exploitation (formation).

Section 1

Organigramme des postes et des fonctions

1.1. Encadrement et personnes responsables

Définition des fonctions du personnel d'encadrement et du dirigeant responsable de l'entreprise. Ce dirigeant met en place un système de suivi de la sécurité, ou il nomme la personne qui aura cette fonction avec le pouvoir suffisant. Un organigramme peut être utilisé pour indiquer le nom de la personne qui occupe chaque poste nécessaire.

1.2. Télépilotes

Description des fonctions opérationnelles et des responsabilités des télépilotes.

1.3. Autres personnels

Fonctions et responsabilités d'autres postes, le cas échéant (responsabilité du suivi de la sécurité, si non couvert au 1.1).

Section 2

Activités de l'entreprise

Liste des activités particulières effectuées par l'exploitant : il identifie le type du scénario opérationnel choisi pour chaque activité.

Pour les exploitations dont la vocation principale est la formation des télépilotes d'aéronef, programmes de formation pour chacune de ces activités.

Section 3

Moyens techniques

3.1. Classification des aéronefs télépilotes utilisés

Composition de l'ensemble de la flotte dans ses diverses activités (catégorie, type, identification).

3.2. Entretien

Conditions d'entretien pour maintenir le niveau initial de sécurité.

Section 4

Télepilotes

4.1. Liste des télépilotes

Connaissances théoriques des télépilotes acquises.

DNC.

Préciser s'il y a des limitations.

4.2. Définition des compétences et formation

Définition des formations nécessaires pour l'exercice des activités particulières envisagées.

4.3. Eléments de formation

Equivalent minimum du programme de vérification de compétences demandé pour un pilote d'un aéromodèle de catégorie B avec en plus ce qui est nécessaire compte tenu des spécificités des aéronefs télépilotes et leur mise en œuvre.

4.4. Maintien des compétences

Définition des vérifications périodiques des compétences des différents télépilotes afin d'assurer le maintien de leurs compétences.

Section 5

Préparation des opérations des activités particulières

L'exploitant définit les règles de mise en œuvre des aéronefs télépilotes, en fonction du type d'aéronef télépilote, du type d'activité particulière et de l'environnement afin d'assurer la protection des tiers et des biens.

Section 6

Système de suivi de la sécurité

6.1. L'exploitant définit les moyens permettant d'assurer la protection des tiers et des biens. Il identifie les risques liés à la mise en œuvre de chaque type d'aéronef télépilote ou de mission et y apporte des solutions.

Il précise les conditions de report des événements (incidents/accidents).

Il définit le processus de vérification du maintien de ces objectifs.

6.2. L'exploitant enregistre les heures de vols effectuées.

B. — Utilisation :

La partie "Utilisation" donne au personnel concerné toutes les instructions, consignes et informations, notamment celles qui sont nécessaires à la mise en œuvre et à l'utilisation d'aéronef télépilote au sol et en vol, de la préparation du vol, pendant la conduite du vol jusqu'au moment où le télépilote a terminé toutes les opérations qui lui incombent à l'issue du vol.

Cette partie est compatible avec la documentation associée à l'attestation de navigabilité (manuel d'utilisation...).

Section 1

Opérations d'activités particulières

1.1. Avant chaque opération

Ensemble des opérations précédant chaque activité particulière, notamment :

- a) Procédure de reconnaissance préalable de la zone de travail (repérage des obstacles, prise en compte des données météorologiques, etc.) ;
- b) Définition de la zone de protection de l'opération de l'aéronef télépiloté ;
- c) Autorité du télépilote dans l'accomplissement du vol, par rapport à la personne en charge de l'exécution de la mission de l'activité particulière. Le manuel indique qu'il est autorisé à refuser une mission si son exécution conduit à enfreindre la réglementation applicable ou s'il considère que sa propre sécurité ou celle des tiers est mise en jeu ;
- d) Ensemble des vérifications précédant chaque vol concernant notamment la conformité de l'appareil aux règles opérationnelles de l'exploitant et l'environnement réglementaire, y compris le bon fonctionnement du dispositif de commande et de contrôle de l'aéronef télépiloté. Le télépilote vérifie les réserves d'énergie de l'aéronef télépiloté et de son dispositif de commande et de contrôle, qui sont suffisantes pour entreprendre le vol et le conduire à son terme sans risques supplémentaires.

1.2. Procédures générales en vol

Ensemble des procédures normales et d'urgence, notamment :

- a) Procédures et limitations associées liées à la sécurité de chaque utilisation : lien

entre le télépilote et la personne en charge de l'exécution de la mission de l'activité particulière ;

b) Utilisation des mécanismes de sauvegarde de l'aéronef télépilote ;

c) Gestion contrôlée du crash en cas de perte de contrôle ;

d) Gestion des règles de l'air, vis-à-vis des autres usagers de l'espace aérien, y compris d'autres aéronefs télépilotes.

Section 2

Données pour chaque aéronef télépilote

2.1. Catégorie de l'aéronef télépilote et description

Identification, mécanisme de sauvegarde, redondances, limitations d'emploi.

2.2. Performances opérationnelles

Éléments liés aux limitations de vol de l'aéronef télépilote, à la performance du dispositif de commande et de contrôle.

Performances intéressant directement l'utilisation particulière de l'aéronef télépilote (conditions météo).

2.3. Limitations

Ensemble des limitations établies par les constructeurs de l'aéronef télépilote, et des limitations de l'exploitant prises en fonction des conditions particulières de l'activité particulière.

Limitations liées à l'utilisation de l'espace aérien. Si un espace ségrégué a été

attribué, s'assurer que l'aéronef télépiloté ne sort pas de cet espace ségrégué.

2.4. Conduite du vol, procédures particulières

Procédures particulières relatives à l'emploi des systèmes spéciaux ou à un emploi des systèmes dans les conditions particulières liées à l'exploitation.

2.5. Conduite du vol, procédures d'urgence

Procédures à entreprendre pour faire face à une situation d'urgence.

Elles sont fournies pour des situations prévisibles mais inhabituelles où une action précise et immédiate du télépilote diminue sensiblement la probabilité ou la gravité d'un accident.

Les actions et informations contenues dans ces procédures sont celles qui sont essentielles pour une utilisation sûre de l'aéronef télépiloté dans la situation d'urgence définie.

2.6. Equipements défaillants

Tolérances techniques pour l'utilisation d'un aéronef télépiloté avec un équipement hors de fonctionnement. Ces tolérances précisent les procédures applicables, les limites et les restrictions d'utilisation qui permettent de garantir un niveau de sécurité acceptable.

Elles ne concernent pas les équipements exigés pour l'attribution de l'attestation de navigabilité, en particulier un mécanisme de sauvegarde ou de redondance.

Dans tous les cas, ces tolérances respectent les tolérances techniques définies par le constructeur.

**APPENDICE II-3 À L'ANNEXE RELATIVE AUX AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS :
CANEVAS DU DOSSIER D'UTILISATION D'UN AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ
(ENGLOBANT MANUELS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN) À ADAPTER SELON**

LES CAS

A. — Généralités :

A.1. — Descriptif de l'aéronef télépiloté.

A.2. — Moteur, hélice, rotor.

A.3. — Plan trois vues.

B. — Limitations :

B.1. — Masses.

B.1.1. — Masse maximale.

B.2. — Vitesses.

B.2.1 —. Vitesse maximale.

B.2.2. — Vitesse de décrochage.

B.3. — Facteurs de charge de manœuvre.

B.4. — Limites de masses et centrage.

B.5. — Manœuvres autorisées.

B.6. — Groupe motopropulseur, hélices, rotor dans le cas des voilures tournantes.

B.7. — Puissance maximale.

B.8. — Régime maximal moteur, hélices, rotor dans le cas des voilures tournantes.

C. — Procédures d'urgence :

C.1. — Panne moteur.

C.2. — Remise en route d'un moteur en vol.

C.3. — Feu.

C.4. — Vol plané.

C.5. — Autorotation.

C.6. — Atterrissage d'urgence.

C.7. — Autres urgences :

— perte du moyen de navigation ;

— perte de la liaison de commande et de contrôle ;

— etc.

D. — Procédures normales :

D. 1. — Visite pré-vol.

D. 2. — Mise en route.

D. 3. — Décollage.

D. 4. — Croisière.

D. 5. — Vol stationnaire.

D. 6. — Atterrissage.

D. 7. — Après atterrissage et arrêt du moteur.

E. — Performances :

E.1. — Décollage.

E.2. — Limite de vent traversier/décollage.

E.3. — Atterrissage.

E.4. — Limite du vent traversier/atterrissage.

E.5. — Finesse maximale moteur(s) arrêté(s) et vitesse associée.

F. — Masses et centrage, équipements :

F.1. — Masse à vide de référence.

F.2. — Centrage à vide de référence.

F.3. — Configuration pour la détermination de la masse à vide de référence.

F.4. — Liste d'équipements.

G. — Montage et réglages :

G.1. — Consignes de montage et de démontage.

G.2. — Liste des réglages accessibles à l'utilisateur et conséquences sur les caractéristiques de vol.

H. — Autres utilisations :

H.1. — Répercussions du montage éventuel de tout équipement spécial ou lié à une utilisation particulière ainsi que les procédures et limitations associées.

M. — Manuel d'entretien :

M.1. — Le manuel d'entretien traite si possible séparément les parties suivantes :

- la voilure ou l'enveloppe ;
- la structure ;
- le(s) moteur(s), son (ses) hélice(s), ou le(s) rotor(s) ;
- le dispositif de commande et de contrôle.

M.2. — L'entretien dépend essentiellement des conditions d'utilisation (environnement, type d'utilisation) et du stockage. Le manuel définit un entretien dans les conditions moyennes et prévient l'utilisateur de la façon de prendre en compte les conditions aggravantes.

M.3. — Le manuel d'entretien prévoit :

- les divers conseils généraux concernant l'entretien ;
- les opérations périodiques simples. Il est recommandé de regrouper ces opérations à une échéance en termes d'heures de vol ou de périodes calendaires d'utilisation (la première atteinte) ;
- les opérations importantes qui nécessitent un contrôle approfondi pouvant nécessiter des démontages partiels ;
- une vérification après les premières heures de fonctionnement d'une machine neuve pour contrôler tous les réglages ;
- les vérifications nécessaires après déstockage, notamment lorsque l'aéronef télépiloté n'a pas été utilisé pendant la période hivernale.

M.4. La présentation simple sous forme d'un tableau comportant les contrôles et l'échéance permet au propriétaire de porter sa signature et la date du contrôle. Il est ajouté la mention des problèmes rencontrés, les solutions apportées et les

pièces remplacées.

M.5. Le manuel précise toutes les aides d'appréciation des usures et dégradations des composants (moyens, tolérances acceptables) afin d'aider le propriétaire à changer les pièces lorsque c'est requis.

Le manuel précise à quel moment les pièces assurant une fonction de sécurité sont changées, indépendamment de leur usure réelle qui n'a donc pas à être évaluée.

M.6. Le manuel apporte toutes les informations, dessins ou écorchés pour montrer le montage des différentes pièces normalement démontables. Ces dessins doivent mentionner si possible la référence des pièces et la quantité.

Ces critères peuvent également être pris en compte par le fabricant de l'hélice.

M.7. La conception de l'appareil permet un contrôle aisé des structures par démontage simple, notamment par des trappes de visites. Si applicable, une zone de contrôle des toiles permet d'évaluer les pertes de résistance dans le temps.

APPENDICE II-4 À L'ANNEXE RELATIVE AUX AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS : CANEVAS DE LA DÉCLARATION DE NIVEAU DE COMPÉTENCES DU TÉLÉPILOTE

En-tête de l'organisme déclarant la compétence (raison sociale et adresse) :

Je soussigné représentant

l'organisme ci-dessus mentionné, reconnaît que M., Mme, Mlle , habitant, est apte

à la pratique de :

,

avec les aéronefs télépilotes :

(préciser éventuellement les limitations et leur date de fin d'effectivité)

Je déclare que cette reconnaissance d'aptitude a été faite conformément au manuel d'activités particulières déposé sous la référence

Fait le

Signature

Article Annexe III

PROTOTYPES ET VOLS EXPÉRIMENTAUX

1. Applicabilité

Ce chapitre couvre l'utilisation de tout aéronef télépiloté non prévue dans les deux annexes précédentes.

Cela comprend notamment :

- les vols des aéronefs prototypes, ou permettant de développer une nouvelle technologie ;
- les vols expérimentaux, même effectués avec un aéronef dont la navigabilité a déjà été évaluée par le ministre chargé de l'aviation civile, si l'aéronef dépasse les conditions d'emplois prévues.

2. Principe

Ces aéronefs prototypes ou pour expérimentation ne sont pas classés selon les catégories mentionnées au chapitre II. Leur circulation n'est possible qu'après obtention d'une autorisation particulière et temporaire qui prend la forme d'un laissez-passer.

3. Vols des prototypes ou vols d'expérimentation

Le laissez-passer est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque le postulant a répondu de manière satisfaisante aux conditions techniques et restrictions imposées par le ministre chargé de l'aviation civile pour assurer la sécurité des tiers et des biens au sol.

Les conditions techniques sont adaptées au type de vol planifié et couvrent :

- la navigabilité de l'aéronef, incluant, le cas échéant, la pertinence de la

programmation de la trajectoire de la machine ou son mode de contrôle de secours ;

— la capacité du télépilote incluant, le cas échéant, sa capacité de reprendre le contrôle de la machine en cas de problème lors d'un vol automatique ;

— les procédures mises en place par l'opérateur,

et peuvent définir des limitations d'utilisation.

Le postulant fournit un dossier technique des expérimentations comportant toutes les justifications jugées nécessaires par le ministre chargé de l'aviation civile pour répondre aux conditions techniques notifiées.

Le dossier technique des expérimentations fait par le postulant précise les conditions des vols d'expérimentation, les précautions prises pour assurer la sécurité des tiers, et si des restrictions d'espace aérien spécifiques sont mises en place pour assurer la sécurité des autres usagers de l'espace aérien.

4. Survol du territoire

Un aéronef qui circule sans aucune personne à bord, prototype ou en vol d'expérimentation, sous laissez-passer, ne peut effectuer des vols qu'au-dessus du territoire de la République française.

Fait le 11 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
de l'aviation civile,
P. Gandil