

Synthèse des évolutions : arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent

I) Dispositions Générales

o Clarification dans la définition des activités :

La possibilité de réaliser des prises de vue aériennes dans le cadre d'une activité d'aéromodélisme (utilisation des aéronefs à des fins de loisir ou de compétition) est instaurée dès lors que ces prises de vue sont réalisées au cours d'un vol dont l'objectif reste bien le loisir ou la compétition.

La possibilité de réaliser des vols de démonstration est instaurée dans le cadre d'activités d'expérimentation (avec « laissez-passer »).

Les activités particulières sont désormais définies comme toute activité qui ne relève ni de l'aéromodélisme ni de l'expérimentation.

o Clarification du statut de télépilote en cas de contrôle par une autre personne :

La possibilité de désigner comme télépilote une personne surveillant les évolutions de l'aéronef pendant qu'une autre en assure le contrôle effectif (exemples : aéromodèle télépilote « en immersion », élève pilote en cours de formation pratique), y compris sans dispositif de double commande si un accès rapide au système de commande est possible, est instaurée.

o Autorisation spécifique :

Le concept d'autorisation spécifique jusqu'alors réservé aux activités particulières a été étendu à tout type d'activité par application de l'article 7 du projet d'arrêté. Une autorisation spécifique permet de réaliser une activité pour laquelle l'une au moins des conditions des annexes de l'arrêté ne serait pas respectée, sous réserve que l'exploitant ait démontré le maintien d'un niveau de sécurité acceptable pour les personnes au sol ou à bord d'autres aéronefs. Cette disposition pourra notamment être utilisée pour traiter les cas d'exploitants ou télépilotes étrangers souhaitant exercer en France.

II) Aéromodélisme

Une nouvelle définition de l'activité d'aéromodélisme a été intégrée et la possibilité d'effectuer des prises de vues aériennes en aéromodélisme clarifiée.

Les vols hors vue du télépilote sont à présent autorisés pour des aéronefs de moins de 2 kg, évoluant à une distance horizontale maximale de 200 mètres du télépilote et à une hauteur maximale de 50 mètres, en présence d'une seconde personne en vue de cet aéronef et chargée de veiller à la sécurité du vol en informant le télépilote de dangers éventuels. Cette ouverture vise à prendre en compte au sein de la réglementation le développement de nouveaux usages tels que les vols en immersion et l'utilisation de drones suiveurs.

La possibilité de largage de charges sur les sites de vols d'aéromodélisme ayant fait l'objet d'une localisation d'activité est clarifiée.

Simplification des appendices précisant la méthode de délivrance des autorisations de vol pour les aéromodèles de catégorie B. Les programmes de vols seront à présent définis au cas par cas.

III) Expérimentation

L'obligation d'obtention d'un laissez-passer est supprimée pour la conduite d'expérimentations avec un aéronef de moins de 25 kg hors zone peuplée, de jour, en vue et à moins de 200 m du télépilote, et à une distance horizontale de 50 mètres de toute personne étrangère à l'opération.

IV) Activités Particulières

- Extension du périmètre de certains des scénarios opérationnels pré-définis :

Le projet d'arrêté prévoit :

- S1 : extension de 100 à 200m de la distance au télépilote ;
- S2 : extension à 150m de la hauteur maximale d'utilisation pour les aéronefs de moins de 2kg ;
- S3 : extension de 4 à 8 kg de la masse des aéronefs non captifs sous réserve, de conditions additionnelles applicables au dispositif de protection des tiers (parachute de sécurité) et d'une distance d'éloignement des tiers potentiellement supérieure à 30m ;
- S3 : extension de 4 à 25 kg de la masse maximale des aéroplanes captifs et à 150 kg pour tous les aéronefs captifs sous réserve de conditions techniques additionnelles à définir au cas par cas.

- Réduction de la distance d'éloignement des tiers au sol actuellement de 30m :

Pour les aéronefs équipés d'un parachute de sécurité et les aéronefs de 2kg ou moins utilisés à une hauteur inférieure à 50 mètres, la distance de 30 m est remplacée par une distance minimale fonction de la vitesse et de la hauteur des opérations (correspondant à la chute du drone en cas de perte totale de motorisation et non-déclenchement du parachute).

Cette distance minimale ne peut être inférieure à 10 m et reste plafonnée à 30 m pour les aéronefs de moins de 4kg (maintien de la valeur actuelle).

- Simplifications administratives :

- Les ballons captifs dont la masse n'excède pas 500 grammes ne sont plus soumis aux obligations de l'arrêté ;
- Les aéronefs utilisés à l'intérieur d'espaces clos et couverts ne sont plus soumis aux obligations de l'arrêté ;
- Suppression de l'exigence de dépôt de MAP auprès de l'autorité, remplacée par une obligation de déclarations d'activité, dont la validité est limitée à 24 mois. Dans le cadre du scénario S-4, chaque mission ou ensemble de missions reste soumis à l'approbation préalable de l'autorité ;
- Suppression de l'exigence de rédaction d'un MAP pour les aérostats captifs de 25kg ou moins. Les exploitants concernés sont toutefois tenus de déclarer leur activité ;
- S3 : suppression de l'exigence d'autorisation particulière (ou attestation de conception) pour les aérostats captifs et tous les aéronefs de 2kg ou moins ;
- Suppression de l'exigence de renouvellement annuel du document de navigabilité pour les aéronefs de plus de 25kg, en contrepartie d'une déclaration annuelle d'aptitude au vol à joindre au compte-rendu d'activité annuel de l'exploitant ;

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

- Clarifications d'exigences techniques :

- Traitement séparé des exigences applicables en cas de perte de la liaison de contrôle et de commande ;
- Le dispositif de protection contre une sortie latérale du volume de vol prévu peut être une alarme à l'attention du télépilote ;
- L'information de positionnement des aéronefs utilisés hors vue doit être suffisamment exploitable pour que le télépilote puisse confirmer en temps réel que l'aéronef ne sort pas du volume de vol prévu (même en cas de vol automatique) ;
- Clarification du mode de détermination du périmètre de sécurité au sol pour les scénarios S1 à S3 (et clarification qu'un tel périmètre n'est pas requis dans le cadre du scénario S4 au cours duquel des tiers peuvent être survolés dès lors que le vol a lieu hors zone peuplée) ;
- Le parachute de sécurité, lorsqu'il est requis, doit être déployé avant que l'aéronef ait chuté de 15m.

- Nouvelle exigence concernant les vols « hors vue » :

- Dans le cadre des scénarios S2 et S4, la commande d'interruption du vol en cas d'urgence doit fonctionner même en cas de panne des automatismes embarqués de contrôle de la trajectoire (possibilité d'interrompre manuellement un plan de vol programmé en cas de panne de l'automatisme).

- Clarification rédactionnelle de l'annexe relative aux activités particulières :

- Fusion des anciens chapitres I « Contexte général des activités particulières » et V « Exigences générales » dans un chapitre unique « Dispositions générales » ;
- Suppression des catégories d'aéronefs C à G au profit d'une mention explicite des limites de masse applicables dans chaque cas ;
- Division du chapitre II en paragraphes décrivant les exigences spécifiques à un type d'aéronef ou un type d'utilisation déterminés ;
- Division du chapitre III en sections applicables respectivement à l'aéronef, à l'exploitant et à l'utilisation proprement dite ;
- Suppression des appendices définissant de façon prescriptive le contenu de la documentation (des guides seront publiés sur le site internet de la DGAC).

- Divers :

Le statut des aérostats autonomes utilisés en activités particulières a été clarifié. Il est à présent autorisé pour un télépilote d'être à bord d'un navire en déplacement. Les autoroutes, routes express et voies ferrées ouvertes à la circulation ferroviaire sont explicitement interdites de survol sauf en cas

de neutralisation ou coordination et dans les conditions du scénario S-4 lors d'une traversée ponctuelle.

V) Mesures transitoires

Le projet d'arrêté prévoit que :

- Les autorisations précédemment délivrées restent valables ;
- Les MAP précédemment déposés restent valables (tant que les opérations n'évoluent pas) ;
- La nouvelle exigence d'indépendance de la commande d'atterrissage forcé dans le cadre des scénarios S2 et S4 n'entrera en vigueur que 12 mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté et ne sera pas rétroactive ;
- Les exploitants ayant déjà obtenu une attestation de MAP soient tenus de déclarer leur activité en vertu des nouvelles dispositions dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur du nouvel arrêté.