

## Arrêté du 11 Avril 2012

Après plusieurs années de concertation entre les autorités et les différentes parties, l'arrêté ministériel du 11 avril 2012 a fixé les conditions de développement du secteur des drones à usage civil. Dès lors, la France se place comme un pays précurseur en matière de législation dans ce secteur. La France est notamment aujourd'hui le seul pays à avoir formellement autorisé de manière "routinière" le vol à longue distance et hors de la vue du pilote (voir « Scénario S4 »).

Cette réglementation est en vigueur pour une période probatoire de dix-huit mois au terme de laquelle un premier bilan sera établi. La réglementation pourra éventuellement évoluer en fonction de la situation et des constats réalisés.

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 » a été publié au Journal officiel de la République française en date du 10 mai 2012.

L'ensemble des dispositions applicables pour réaliser des activités particulières avec un aéronef télépiloté est défini dans l'annexe 2 de l'arrêté du 11 avril 2012 précité.

Les exigences liées à l'espace aérien sont définies par ailleurs dans l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à « l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord » et ne sont pas prises en compte dans le présent document.

D'autre part les exploitants réalisant des prises de vues aériennes doivent respecter les dispositions de l'article D. 133-10 du code de l'aviation civile et de l'arrêté du 27 juillet 2005 portant application de cet article.



## Les points clés de la réglementation

- Les constructeurs doivent obtenir de la DGAC une attestation de conception de type, qui précise notamment la catégorie de l'aéronef (de A à G), la nature de l'activité envisagée, et le scénario de mission (S1 à S4).
- Les opérateurs doivent figurer sur une liste établie par la DGAC qui mentionne notamment la nature de l'activité, le scénario de mission (S1 à S4), le constructeur et le modèle d'aéronef utilisé.
- Les télépilotes doivent avoir obtenu une certification officielle (formation théorique) et disposer d'une DNC (Déclaration de Niveau de Compétence).
- Les autorisations de vol passent par le dépôt préalable auprès de la DSAC (Préfectures) du Manuel d'Activité Particulière (MAP).

## Les catégories d'aéronefs télépilotes se répartissent de la manière suivante:

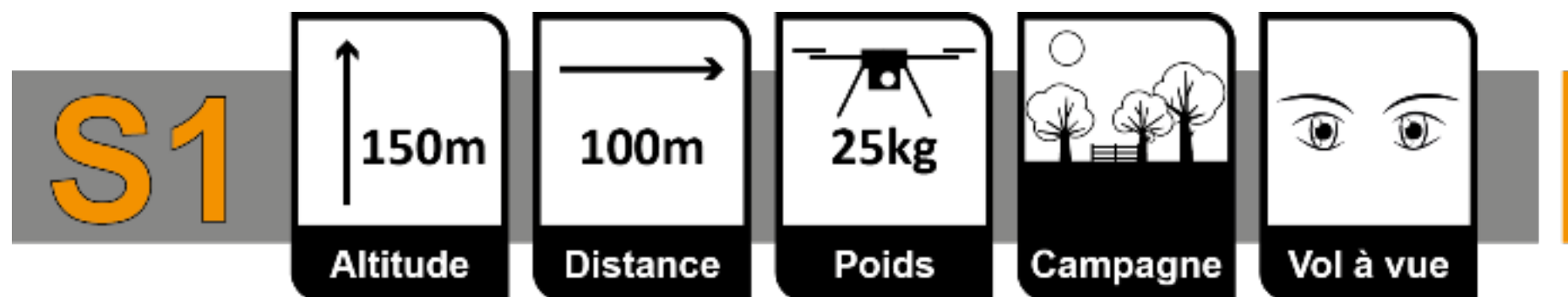
- catégorie **A** : aéromodèles motorisés ou non de masse maximale au décollage inférieure à 25 kilogrammes, ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg.
- catégorie **B** : tout aéromodèle ne respectant pas les caractéristiques de la catégorie A. Le ministre chargé de l'aviation civile impose des exigences de navigabilité et de pilotage uniquement pour les aéronefs de catégorie B. En effet, 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.
- **C** : les aéronefs télépilotes captifs qui ne sont pas des aéromodèles, de masse maximale au décollage inférieure à 150 kg.

- **D** : les aéronefs télépilotes 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.
- **E** : les aéronefs télépilotes 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 télépilotes à gaz inerte de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg.
- **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.
- **G** : les aéronefs télépilotes qui ne sont pas des aéromodèles, et qui ne correspondent pas aux critères des catégories C à F.

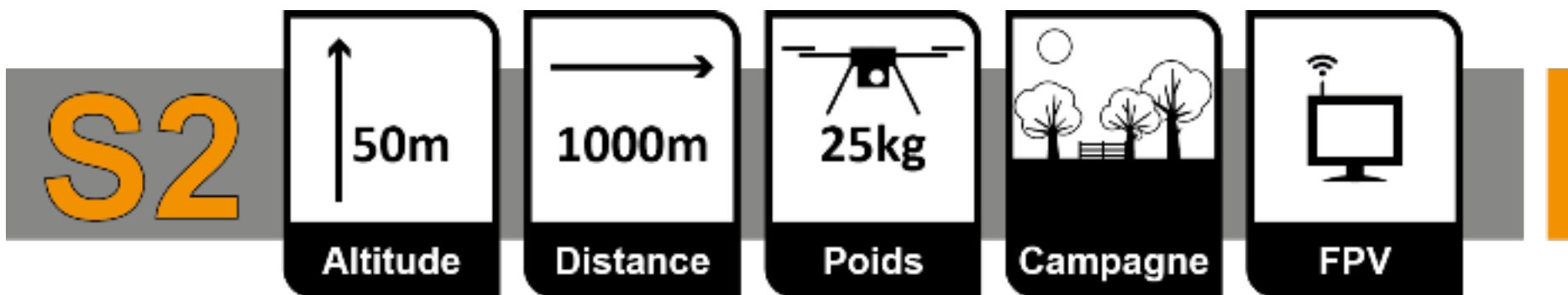
## Les différents scénarios

La Direction Générale de l'Aviation Civile a également décrit et segmenté **différents scénarios de vol** tels qu'il suit :

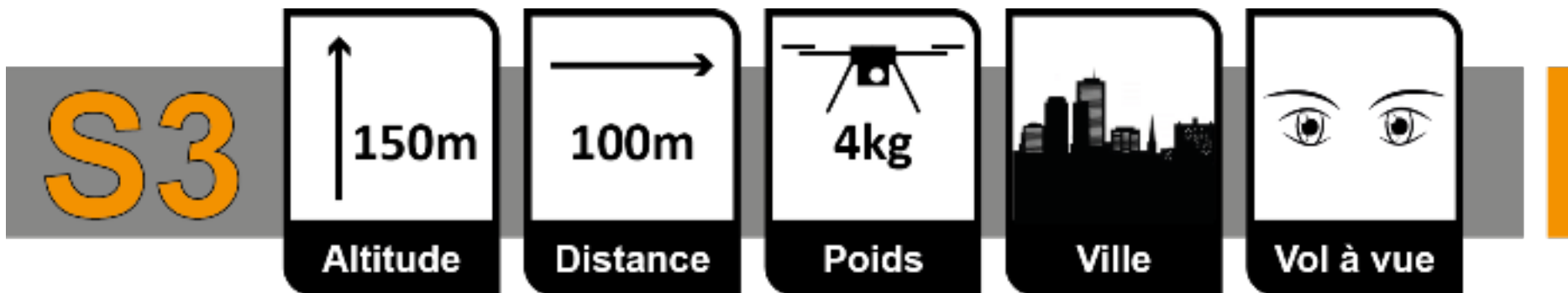
- Scénario **S1** : opération en vue directe du télépilote se déroulant hors zone peuplée, à une distance horizontale maximale de 100 mètres du télépilote.



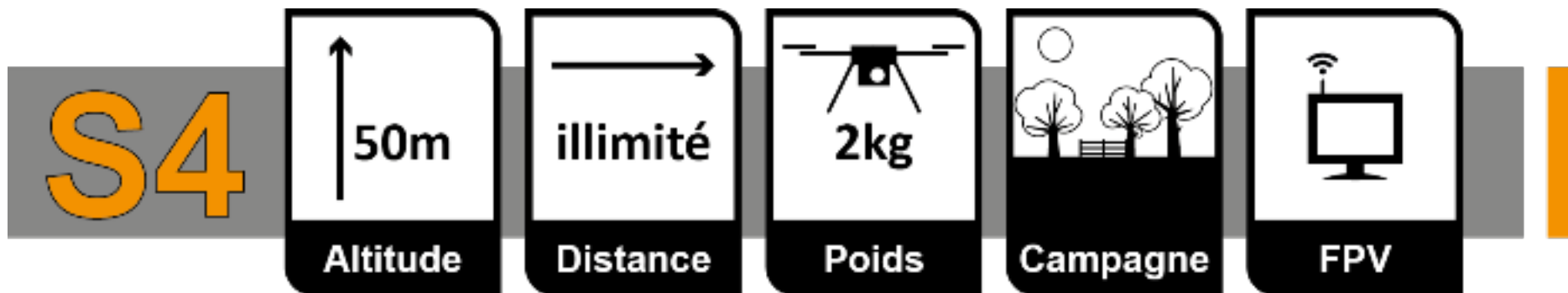
- Scénario **S2** : opération se déroulant hors vue directe, hors zone peuplée, dans un volume de dimension horizontale maximale de rayon d'un kilomètre et de hauteur inférieure à 50 m du sol et des obstacles artificiels, sans aucune personne au sol dans cette zone d'évolution.



- Scénario **S3** : opération se déroulant en agglomération ou à proximité de personnes ou d’animaux, en vue directe et à une distance horizontale maximale de 100m du télépilote.



- Scénario **S4** : activité particulière (relevés, photographies, observations et surveillances aériennes) hors vue directe, hors zone peuplée et ne répondant pas aux critères du scénario S2.



Un **document récapitulatif** des scénarios opérationnels, des catégories de drones, des limitations et conditions associées est disponible.

Les conditions d'exploitation des aéronefs de catégorie F et G sont définies au cas par cas.

Quelque-soit le scénario, une **distance horizontale minimale de 30 m** doit être maintenue à tout moment du vol avec les personnes non liées à l'activité particulière. Il appartient à l'exploitant d'aménager les zones de sécurité adéquates permettant le respect de cette distance minimale vis-à-vis des tiers. Pour un aérostat captif, cette distance peut être réduite à celle de la plus grande dimension caractéristique de l'enveloppe de l'aérostat.

Les personnes en lien avec l'activité particulière peuvent se trouver à une distance inférieure de l'aéronef télépiloté (cf. § 3.10.4(b) de l'annexe 2) si elles ont été informées de la procédure prévue par l'exploitant en cas d'incident en vol de l'aéronef et si elles ont signé une attestation stipulant qu'elles ont été informées (cf. modèle en liens utiles).

### Liens utiles par rapport à la réglementation drone

- [Liste des opérateurs de travail aérien avec des drones autorisés selon les dispositions en vigueur \(mise à jour le 28/05/2014\)](#)
- [Liste des constructeurs de drones ayant reçu une attestation de conception de type \(mise à jour le 26/05/2014\).](#)
- [Conditions d'emploi des aéronefs civils télépilotés – Tableau récapitulatif](#)
- [Calendrier des prochains examens théoriques de pilotes et informations sur les licences et la formation.](#)
- [English translation of French RPAS regulation](#)

- [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](#)
- [Arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord](#)
- [Article D. 133-10 du code de l'aviation civile](#)
- [Arrêté du 27 juillet 2005 portant application de l'article D. 133-10 du code l'aviation civile et formulaire associé](#)
- [Site de la Fédération Professionnelle du Drone Civil](#)
- [Déclaration annuelle d'activité](#)
- [Compte-rendu d'événement \(fiche REX\)](#)
- [Formulaire de demande d'autorisation préfectorale](#)
- [Attestation d'information pour personne autorisée en zone de vol](#)

