

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du  
développement durable et de l'énergie

## Arrêté du 17 décembre 2015

**Relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord**

NOR : DEVA1528469A

**La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre de la défense et la ministre des outre-mer ;**

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 133-1-2 et D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu le code de la défense ;

Vu le code des transports, notamment le livre II de sa sixième partie ;

Vu l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

Vu l'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 ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 14 décembre 2015,

**Arrêtent :**

## Article 1 – Objet et champ d’application

Le présent arrêté fixe les dispositions relatives à l’utilisation de l’espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, sans préjudice des dispositions de l’article L. 6211-3 du code des transports.

Ses dispositions ne s’appliquent pas aux ballons captifs ni aux cerfs-volants.

Elles ne s’appliquent pas non plus aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant selon les règles de la circulation aérienne militaire.

## Article 2 – Définitions

1° Les définitions de l’article 2 de l’arrêté du 17 décembre 2015 susvisé s’appliquent.

2° Un aéronef télépilote est dit « évoluer en vue » lorsque ses évolutions se situent à une distance du télépilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur l’aéronef et une vue dégagée sur l’environnement aérien permettant de détecter tout rapprochement d’aéronef et de prévenir les collisions. Dans les autres cas, il est dit « évoluer hors vue ». Dans cette définition, la vue directe est obtenue sans aucun dispositif optique autre que des verres correcteurs ou des lentilles de contact oculaires correctrices compensant une anomalie visuelle.

3° Les termes : « aéromodélisme », « expérimentation » et « activité particulière » font référence à la classification des activités définie à l’article 3 de l’arrêté du 17 décembre 2015 susvisé.

4° Dans le cadre du survol d’un département par un aéronef qui circule sans personne à bord, les termes « préfet territorialement compétent » désignent le préfet de police pour ce qui concerne le département de Paris, le préfet de police des Bouches-du-Rhône pour ce qui concerne le département des Bouches-du-Rhône, et le préfet de département pour les autres départements.

5° Dans le cadre du survol de la mer territoriale par un aéronef qui circule sans personne à bord, les termes « préfet territorialement compétent » désignent le préfet maritime territorialement compétent.

## Article 3 – Dispositions générales

1° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluent dans l’espace aérien dans le cadre d’activités d’aéromodélisme, d’activités particulières, ou d’expérimentations.

2° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord sont exploités de manière à ce qu’il n’en résulte pas un risque de dommage aux autres aéronefs.

3° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord sont télépilotes ou évoluent de manière autonome selon les dispositions relatives aux activités d’aéromodélisme de l’article 3 de l’arrêté du 17 décembre 2015 susvisé.

~~4° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord n’évoluent pas de nuit au sens du règlement d’exécution (UE) n° 923/2012 et de l’arrêté du 11 décembre 2014 susvisés.~~

~~Toutefois, les évolutions de nuit dans le cadre d’activité d’aéromodélisme sont possibles sur une localisation d’activité dont la publication à l’information aéronautique prévoit des conditions applicables pour de telles évolutions, et sous réserve du respect de ces conditions.~~

4° Sans préjudice des dispositions de l’article 8, les aéronefs qui circulent sans personne à bord n’évoluent pas de nuit au sens du règlement d’exécution (UE) n° 923/2012 et de l’arrêté du 11 décembre 2014 susvisés, sauf :

i. Lorsqu’ils évoluent à l’intérieur d’une portion d’espace aérien mentionnée à l’annexe III selon des modalités qui permettent d’assurer une ségrégation d’activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens ; ou

ii. Si les conditions suivantes sont réunies :

-l’aéronef télépilote évolue à une hauteur de vol inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface ;

-la masse de l’aéronef télépilote est inférieure à 8 kilogrammes ;

-l’aéronef télépilote évolue dans les conditions des scénarios S1 et S3 définis au paragraphe 1.3 de

l'annexe III de l'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 ;

-l'aéronef télépilote est équipé d'un dispositif de signalement lumineux respectant les spécifications mentionnées aux alinéas 1° et 2° de l'article 5 de l'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord ;

-l'éclairage ou des moyens de sécurisation de la zone survolée par l'aéronef télépilote permettent à l'exploitant de s'assurer qu'à tout moment du vol, aucune tierce personne ne pénètre dans les zones minimales d'exclusion applicables et définies aux paragraphes 3.7.2 et 3.7.4 de l'annexe III de l'arrêté du 17 décembre 2015 précité ; ou

iii. Dans le cadre d'activité d'aéromodélisme sur une localisation d'activité dont la publication à l'information aéronautique prévoit des conditions applicables pour de telles évolutions.

5° Le télépilote d'un aéronef qui circule sans personne à bord évoluant en vue détecte visuellement et auditivement tout rapprochement d'aéronef. Il cède le passage à tout aéronef habité et applique vis-à-vis des autres aéronefs qui circulent sans personne à bord les dispositions de prévention des abordages prévues par les règles de l'air annexées au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 susvisé.

6° Lorsqu'un aéronef qui circule sans personne à bord évolue hors vue, il est utilisé hors des nuages.

7° Les demandes de localisation d'activité et d'accord des comités régionaux de gestion de l'espace aérien requis en application des dispositions des articles 5 et 7 du présent arrêté sont adressées au service de l'aviation civile territorialement compétent par le responsable de l'activité en utilisant le formulaire CERFA intitulé « Demande de localisation d'activité ou d'accord des comités régionaux de gestion de l'espace aérien », disponible auprès du ministre chargé de l'aviation civile (Direction générale de l'aviation civile) sur le site [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr) et publié sur le site [service-public.fr](http://service-public.fr).

#### **Article 4 – Restrictions et interdictions de survol**

1° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord n'évoluent pas à l'intérieur des zones interdites au sens du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 susvisé, sauf lorsqu'ils respectent les conditions de pénétration publiées.

2° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord n'évoluent pas à l'intérieur d'une zone réglementée ou dangereuse, sauf avec l'accord du gestionnaire de la zone lorsque celui-ci est spécifié par l'information aéronautique.

3° Les dispositions relatives aux hauteurs minimales de survol prévues par l'arrêté du 11 décembre 2014 susvisé ne s'appliquent pas aux aéronefs qui circulent sans personne à bord. Toutefois, ceux-ci se conforment aux interdictions et restrictions de survol publiées par la voie de l'information aéronautique, notamment en ce qui concerne les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude, sauf lorsque l'exploitant d'aéronef a reçu l'autorisation du gestionnaire de cet établissement.

4° L'aéronef qui circule sans personne à bord évolue hors du voisinage des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage selon les dispositions de l'annexe I et hors de l'emprise d'un aérodrome, sauf avec l'accord de l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome, à défaut, du prestataire du service d'information de vol de l'aérodrome, à défaut, de l'exploitant de l'aérodrome.

5° Les accords mentionnés aux 2° et 4° ci-dessus peuvent être subordonnés à l'établissement d'un protocole d'accord entre l'entité les délivrant et le responsable de l'activité définissant les

conditions d'évolution de l'aéronef. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire lorsque l'aéronef évolue hors vue.

### **Article 5 – Activités d'aéromodélisme**

Les dispositions du présent article s'appliquent aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant dans le cadre d'activités d'aéromodélisme.

1° L'aéronef n'évolue pas au-dessus de l'espace public en agglomération, sauf en des lieux où le préfet territorialement compétent autorise la pratique d'activité d'aéromodélisme.

2° Les activités d'aéromodélisme pratiquées au sein d'une association requièrent l'établissement préalable d'une localisation d'activité. Celle-ci précise notamment la hauteur maximale applicable aux évolutions des aéronefs utilisés dans le cadre de l'activité concernée.

3° L'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur.

~~4° A l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II, l'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe.~~

4° A l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe, les aéronefs dont la masse est supérieure à 900 grammes évoluent à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface.

Toutefois, à compter du 1er janvier 2021, à l'intérieur de ces mêmes portions d'espace aérien, tous les vols des aéronefs dont la masse est supérieure à 900 grammes sont soumis à notification selon des modalités définies par décision conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées et publiées sur le site [www. ecologique-solidaire. gov. fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr). La limite de 50 mètres mentionnée à l'alinéa précédent ne s'applique plus au-delà du 31 décembre 2020.

5° Sans préjudice des dispositions du 4° de l'article 4, sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne :

- i. les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II, et ;
- ii. les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés autres que ceux listés au 3° de l'annexe II à une hauteur supérieure ou égale à 50 mètres au-dessus de la surface.

Cet accord peut être subordonné à l'établissement d'un protocole d'accord entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire pour les évolutions à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II.

6° Les dispositions fixées aux 3° à 5° ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'aéronef évolue dans le cadre d'une activité pour laquelle une localisation a été établie.

### **Article 6 – Dispositions générales relatives aux activités particulières et aux expérimentations**

Les dispositions du présent article s'appliquent aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant dans le cadre d'activités particulières ou d'expérimentations.

1° Les vols effectués en zone peuplée sont soumis à une déclaration préalable auprès du préfet territorialement compétent pouvant donner lieu à une interdiction ou une restriction de vol.

~~La déclaration est effectuée par les exploitants avec un préavis de cinq jours ouvrables en utilisant le formulaire CERFA intitulé « Déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord », disponible auprès du ministre chargé de l'aviation civile (Direction générale de l'aviation civile) sur le site [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr) et publié sur le site [service-public.fr](http://service-public.fr).~~

La déclaration est effectuée par les exploitants avec un préavis de cinq jours ouvrables par voie électronique sur le portail internet mis en place à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile, ou au moyen du formulaire CERFA n° 15476 intitulé « déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord » disponible auprès du ministre chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile) sur le site [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr) et publié sur le site [www.service-public-pro.fr](http://www.service-public-pro.fr)

2° Sont soumis à notification préalable:

i. les vols des aéronefs évoluant hors vue, et ;

~~ii. les vols des aéronefs évoluant en vue à une hauteur supérieure ou égale à 50 m au-dessus de la surface à l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe.~~

ii. Les vols des aéronefs dont la masse est supérieure à 900 grammes évoluant en vue à l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe.

~~Les modalités de notification sont définies par décision conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense. Elles sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique et sont publiées sur le site [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr).~~

Les modalités de notification sont définies par décision conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées et sont publiées sur le site [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr).

### **Article 7 – Evolutions en vue dans le cadre d'activités particulières**

Les dispositions du présent article s'appliquent aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant en vue dans le cadre d'une activité particulière.

~~1° Les activités permanentes, notamment celles ayant pour objet la formation des télépilotes, et toute activité nécessitant une hauteur de vol supérieure ou égale à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur sont soumises à l'accord préalable des comités régionaux de gestion de l'espace aérien.~~

1° Les activités permanentes, notamment celles ayant pour objet la formation des télépilotes, et toute activité nécessitant une hauteur de vol supérieure ou égale à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus de la hauteur de l'obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon de 50 mètres sont soumises à l'accord préalable des comités régionaux de gestion de l'espace aérien

2° Sans préjudice des dispositions du 4° de l'article 4, sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne :

- i. les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II, et ;
- ii. les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés autres que ceux listés au 3° de l'annexe II effectuées à une hauteur supérieure à 50 mètres au-dessus de la surface.

~~Cet accord peut être subordonné à l'établissement d'un protocole d'accord entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire pour les évolutions à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II.~~

## Article 8 – Evolutions hors vue dans le cadre d'activités particulières

Les dispositions du présent article s'appliquent aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant hors vue dans le cadre d'une activité particulière.

~~1° L'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface. Toutefois, cette limitation de hauteur est portée à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur lorsque la masse de l'aéronef est inférieure à 2 kilogrammes.~~

1° L'aéronef évolue :

-à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface ou de la hauteur de l'obstacle artificiel de moins de 100 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon de 50 mètres ;

ou lorsque sa masse est inférieure à 2 kilogrammes,

-à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou inférieure à 50 mètres au-dessus de la hauteur de l'obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon 50 mètres.

2° Les dispositions du 1° ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'aéronef évolue à l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités permettant une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens.

3° Sans préjudice des dispositions du 4° de l'article 4, les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne. Cet accord fait l'objet d'un protocole d'accord entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs.

## Article 9 – Expérimentations

Les dispositions du présent article s'appliquent aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant dans le cadre d'une expérimentation.

1° L'aéronef évolue en vue à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou hors vue selon les dispositions du 1° de l'article 8.

2° Les dispositions du 1° ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'aéronef évolue à l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités permettant une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens.

3° Sans préjudice des dispositions du 4 de l'article 4, les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne.

~~Cet accord peut être subordonné à l'établissement d'un protocole d'accord entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire lorsque l'aéronef évolue hors vue ou pour les évolutions à l'intérieur de l'un des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II.~~

L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire lorsque l'aéronef évolue hors vue.

## Article 10 – Dérogations

Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions du 2° de l'article 3.

1° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord appartenant à l'Etat, affrétés ou loués par lui et utilisés dans le cadre de missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile peuvent évoluer en dérogation aux dispositions du présent arrêté lorsque les circonstances de la mission et les exigences de l'ordre et de la sécurité publics le justifient.

2° Les aéronefs qui circulent sans personne à bord utilisés dans le cadre de missions de secours, de sauvetage et de sécurité civile dirigées par le préfet territorialement compétent peuvent évoluer en dérogation aux dispositions du présent arrêté lorsque les circonstances de la mission le justifient.

~~3° Lorsque les évolutions prévues aux 1° et 2° ci-dessus s'effectuent à une hauteur supérieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur, des mesures particulières sont mises en œuvre pour assurer leur compatibilité avec la circulation des autres aéronefs.~~

3° Lorsque les évolutions prévues aux 1° et 2° ci-dessus s'effectuent à une hauteur supérieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus de la hauteur de l'obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon de 50 mètres, des mesures particulières sont mises en œuvre pour assurer la compatibilité avec la circulation des autres aéronefs. »

4° Des dérogations à ~~l'interdiction d'évoluer de nuit~~ aux conditions d'évolution de nuit visées au 4° de l'article 3 ou aux exigences relatives aux hauteurs maximales d'évolution visées au 1° de l'article 8 et au 1° de l'article 9 peuvent être accordées par le préfet territorialement compétent, après avis du service de l'aviation civile et du service de la défense territorialement compétents, le cas échéant sous réserve de la mise en œuvre de mesures particulières permettant d'assurer la compatibilité de la circulation de l'aéronef circulant sans personne à bord avec tous les autres aéronefs.

5° Les mesures particulières mentionnées au paragraphe précédent sont mises en œuvre pour toute dérogation aux hauteurs maximales d'évolution permettant des évolutions à une hauteur supérieure à 150 mètres.

## Article 11 – Abrogation

L'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, et l'arrêté du 20 décembre 2012 portant extension de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna sont abrogés.

## Article 12 – Applicabilité

~~1° Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.~~

1° Les dispositions du présent arrêté sont applicables :

- dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et dans les Terres australes et antarctiques françaises ;

- en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en vertu du 1° du III de l'article 21 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 susvisée

2° Pour l'application en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et

Futuna du présent arrêté, à l'annexe I, les mots « l'arrêté du 29 septembre 2009 susvisé » sont remplacés par les mots : « l'arrêté du 9 décembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ».

3° Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du présent arrêté, aux articles 5, 6 et 10, les mots « préfet territorialement compétent » sont remplacés par les mots : « haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie ».

4° Pour l'application en Polynésie française du présent arrêté, aux articles 5, 6 et 10, les mots « préfet territorialement compétent » sont remplacés par les mots : « haut-commissaire de la République en Polynésie française ».

5° Pour l'application dans les îles Wallis et Futuna du présent arrêté, aux articles 5, 6 et 10, les mots « préfet territorialement compétent » sont remplacés par les mots : « préfet, administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna ».

6° Pour l'application du présent arrêté à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, les références aux règlements de l'Union européenne sont remplacées par la référence au droit applicable en métropole en vertu de ces mêmes règlements



## ANNEXE I

La présente annexe établit les exigences à respecter par les aéronefs qui circulent sans personne à bord lors de leurs évolutions à proximité :

- d'une piste, ou
- d'une aire d'approche finale et de décollage telle que définie dans l'arrêté du 29 septembre 2009 susvisé, ou
- d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée.

Lorsque qu'il existe une zone de contrôle ou une zone à utilisation obligatoire de radio autour de l'aérodrome concerné, les exigences établies par la présente annexe ne s'appliquent pas au-delà des limites de celle-ci, y compris en dehors des horaires d'activité publiés de ces zones.

Les hauteurs de vol mentionnées dans la présente annexe sont à considérer par rapport à l'altitude de référence de l'infrastructure concernée.

Lorsque l'aérodrome concerné est équipé de plusieurs pistes ou aires d'approche finale et de décollage, les exigences établies par la présente annexe s'appliquent pour chacune d'entre elles sauf si l'exploitant de l'aéronef qui circule sans personne à bord a toutes les garanties qu'elles ne seront pas utilisées pour toute la durée prévue du vol.

1° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une piste non équipée de procédure aux instruments et dont la longueur est strictement inférieure à 1 200 mètres, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou à la droite perpendiculaire à l'axe de piste passant par le centre de celle-ci, est supérieure ou égale à 5 kilomètres, ou
- l'aéronef évolue en vue de sorte que la distance DA soit au moins égale à 0,5 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$0,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 3,5 \text{ km}$	$3,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 5 \text{ km}$
Hauteur	50 m	100 m

2° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une piste équipée d'une ou plusieurs procédures aux instruments ou dont la longueur est supérieure à 1 200 mètres, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou à la droite support du seuil de piste physique le plus proche, est supérieure ou égale à 10 kilomètres, ou
- l'aéronef évolue en vue de sorte que la distance DA soit au moins égale à 2,5 kilomètres et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$2,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 5 \text{ km}$	$5 \text{ km} \leq \text{DA} < 8 \text{ km}$	$8 \text{ km} \leq \text{DA} < 10 \text{ km}$
Hauteur	30 m	60 m	100 m

3° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une aire d'approche finale ou de décollage, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef au centre de l'aire d'approche finale et de décollage, notée « DC », est supérieure ou égale à 3,5 kilomètres, ou

- l'aéronef évolue en vue de sorte que la distance DC soit au moins égale à 1 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DC :

	$1 \text{ km} \leq DC < 2,5 \text{ km}$	$2,5 \text{ km} \leq DC < 3,5 \text{ km}$
Hauteur	50 m	100 m

4° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou à la droite support du seuil de piste physique le plus proche, est supérieure ou égale à 2,5 kilomètres, ou
- l'aéronef évolue en vue de sorte que la distance DA soit au moins égale à 0,5 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$0,5 \text{ km} \leq DA < 1,5 \text{ km}$	$1,5 \text{ km} \leq DA < 2,5 \text{ km}$
Hauteur	30 m	100 m

## ANNEXE II

1° Portions d'espace aérien visées au 4° de l'article 5 et au 2° de l'article 6 :

~~Ces portions d'espace aérien sont celles publiées aux parties ENR 5.2.6 à ENR 5.2.10 et ENR 5.2.13 de la section ENR 5.2 « Zones de manœuvres et d'entraînement militaires » de la partie En route (MIAM ENR) du manuel d'information aéronautique militaire (MIAM).~~

~~Cette information est disponible au format numérique sur le site de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), à l'adresse électronique suivante : <http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/>~~

Ces portions d'espace aérien sont celles publiées :

-à la partie ENR 5.3.1.3 de la publication d'information aéronautique (AIP) française ;

-à la partie 5.2.7 de la section ENR 5.2 “ Zones de manœuvres et d'entraînement militaires ” de la partie En route (MIAM ENR) du manuel d'information aéronautique militaire (MIAM), disponible au format numérique sur le site de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), à l'adresse électronique suivante : <https://www.defense.gouv.fr/dsae/dircam>

2° Les portions d'espace aérien visées au 1° ci-dessus sont actives du lundi au vendredi et hors jours fériés, aux horaires indiqués, le cas échéant, dans les publications visées ci-dessus. ~~Toutefois, la portion d'espace publiée à la partie ENR 5.2.10 du manuel d'information aéronautique militaire peut être active tous les jours à l'exception du dimanche.~~

**Toutefois, le secteur d'entraînement basse altitude des hélicoptères de Sainte-Léocadie publié à la partie ENR 5.3.1.3 peut être actif tous les jours à l'exception du dimanche**

3° Espaces aériens contrôlés visés au 5° de l'article 5, au 2° de l'article 7, et au 3° de l'article 9 :

CTR BRICY

CTR CHATEAUDUN

CTR COGNAC

CTR CREIL

CTR ETAIN

CTR EVREUX

CTR HYERES

CTR ISTRES ~~partie 1.1~~

~~CTR ISTRES partie 1.2~~

CTR LANDIVISIAU

CTR LANVEOC

CTR LORIENT

**CTR SALON**

CTR LUXEUIL

CTR OCHEY

CTR ORANGE

CTR SAINT DIZIER

CTR TOURS VAL DE LOIRE

CTR VILLACOUBLAY

Les caractéristiques des espaces aériens contrôlés listés ci-dessus, notamment leurs limites géographiques latérales et verticales ainsi que leur classe d'espace, sont publiées dans la partie Aérodrome (AD), ~~AD 1.7 Zones de contrôle (CTR)~~ **AD 2.17 Espaces ATS de chaque aérodrome concerné** de la publication d'information aéronautique (AIP) France.

Cette information est disponible au format numérique sur le site du service de l'information aéronautique (SIA), à l'adresse électronique suivante : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

### **ANNEXE III**

Les structures d'espace aérien suivantes sont utilisées pour permettre la ségrégation d'activité mentionnée au 2° de l'article 8 et au 2° de l'article 9 :

- zones réglementées, à l'exclusion des zones dites à « pénétration après contact radio » ;
- zones de ségrégation temporaire (TSA) ;
- pour les aéronefs d'Etat, zones de contrôle et régions de contrôle terminales gérées par un prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne relevant du ministre de la défense.