

Thème	Question	Réponse
Généralités	J'ai une question concernant la réglementation drones, comment puis-je obtenir une réponse?	Avant toute chose, consultez les guides pour la catégorie Ouverte (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_categorie_Ouverte.pdf) et la catégorie Spécifique (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_categorie_Specifique_0.pdf) : ils contiennent de très nombreuses informations sur les exigences applicables aux vols de drone en France et en Europe, et la réponse à la très grande majorité des questions qui nous sont posées. Ensuite, vous pouvez consulter les pages web drones de la DGAC et lire la présente FAQ, qui vient préciser de nombreux points. Si (et uniquement si) vous ne trouvez pas réponse à votre question dans le guide ou la FAQ, vous pouvez l'adresser à assistance-alphatango-bf@aviation-civile.gouv.fr : mais attention, nous ne répondons qu'aux questions dont la réponse n'apparaît pas dans les autres supports indiqués ci-dessus. Enfin, vous pouvez vous tourner vers les fédérations professionnelles.
Généralités	Je suis pilote professionnel / je suis pilote de loisir et je...	La réglementation européenne ne fait plus de distinction entre un usage récréatif et un usage professionnel. Pour le comprendre on peut faire une analogie avec la route. Vous pouvez vous servir de votre voiture pour partir en vacances, pour aller au travail, pour aller chez des amis ou vous rendre sur les lieux de votre prochaine réunion. Vous n'avez pas besoin de changer de véhicule ou de passer un nouveau permis de conduire, suivant que vous l'utilisiez pour le loisir ou pour le travail. En revanche, si vous avez besoin de conduire un semi-remorque, vous devez passer un nouveau permis, et votre camion doit être homologué. Le véhicule est plus lourd, plus difficile à conduire, et les conséquences des accidents sont plus graves : et donc, les exigences augmentent. La réglementation européenne sur les drones suit la même logique : plus le vol comporte de risques pour d'autres personnes, plus il y aura de contraintes, toujours dans le but d'éviter l'accident, ou ses conséquences. Et donc, le drone devra être mieux équipé, la formation du télépilote sera plus longue, etc. La catégorie Ouverte reflète les usages les plus simples et les moins risqués. La catégorie Spécifique, plus contraignante, notamment en matière de formation, permet des usages plus complexes (vol hors vue, vol à proximité des personnes avec des drones lourds, etc.)
Généralités	Bonjour qu'appellez-vous "exploitant" ? La société propriétaire de l'UAS ou le pilote ?	L'exploitant n'est pas forcément le télépilote ou le propriétaire. L'exploitant est la personne, physique ou morale, qui met en œuvre le drone. Cela peut être une société qui salarie un télépilote et met en œuvre son drone conformément à son Manex. Dans le cas d'un auto-entrepreneur, ou pour un vol de loisir, l'exploitant est aussi télépilote. On peut faire l'analogie avec une compagnie aérienne : l'exploitant est la compagnie, le pilote travaille pour l'exploitant et pilote effectivement les avions, et le propriétaire des avions est souvent une autre entité. En tant que tel, l'exploitant a des obligations (son enregistrement, la rédaction d'un MANEX, la déclaration selon les scénarios standard) qui sont différentes de celles du télépilote (examen théorique, formation pratique) ou du propriétaire (enregistrement des drones de plus de 800g). Mais une même personne peut cumuler deux ou trois de ces fonctions.
Généralités	Un établissement public exploitant de drone et réalisant des missions de police avec des fonctionnaires assermentés est-il exclu de la nouvelle réglementation ?	Il est exclu de la réglementation européenne mais il continue d'appliquer la réglementation nationale. Il applique l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux "scénarios standard nationaux" qui inclut les exigences applicables aux exploitants exclus de la réglementation européenne, et qui ne relèvent pas de la réglementation aéronautique d'Etat.

Associations d'aéromodélisme	Si un modéliste adhérant à une association d'aéromodélisme évolue hors d'un terrain déclaré, son activité est elle considéré de la catégorie "Aéromodélisme"?	Les activités réalisées au sein d'associations d'aéromodélisme se déroulent principalement, mais pas exclusivement, sur les sites d'aéromodélisme publiés sur l'AIP. Des vols en dehors de ces sites sont possibles sous réserve que votre association les autorise et que son assurance les prévoit. En cas de pratique en dehors de ces sites, la réglementation relative aux restrictions de vol s'applique et les zones concernées sont consultables sur géoportail : https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-pour-drones-de-loisir Pour plus de détails, se référer au guide destiné aux associations d'aéromodélisme (page 19 sq) : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_Associations_aeromodelisme.pdf
Associations d'aéromodélisme	Un adhérent de club aéromodéliste aura un numéro d'exploitant "générique" pour pratiquer sur site. Doit-il avoir un numéro différent pour pratiquer hors sites ?	Nous avons reçu confirmation de la Commission européenne que les télépilotes en associations d'aéromodélisme doivent s'enregistrer à titre individuel : ils n'ont donc qu'un seul numéro d'exploitant, le leur.
Associations d'aéromodélisme	Lorsque l'on évolue sous le régime de l'aéromodélisme, est-il possible d'évoluer hors sites d'aéromodélisme (ex. terrain privé) ?	Oui, il est possible d'évoluer hors site (notamment pour les aéromodèles planeurs en vol de pente). Ces vols hors site d'aéromodèles doivent cependant être réalisés à plus de 150m des habitations, zones commerciales, industrielles et en absence de tiers.
Droits	En cat Ouverte, peut-on filmer un établissement privé (ex Entreprises) ou établissement recevant du public (ex ERP, restaurant) avec l'accord du propriétaire ?	Oui, à partir du moment où vous respectez les conditions associées à la catégorie Ouverte (notamment en matière de distance aux tiers et aux installations), ainsi que les zones de restriction (https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-uas-categorie-ouverte-et-aeromodelisme , notamment pas de vol en espace public en agglomération).
Droits	En tant que pilote loisir, est ce que je peux prendre en photo des paysages, sites touristiques et les diffuser sur facebook et youtube ?	La réglementation européenne ne fait pas de distinction entre vols de loisir ou activité professionnelle. En catégorie Ouverte, vous pourrez effectivement le faire sous réserve du respect de la vie privée, du droit à l'image, et du droit à la propriété.
Droits	La notion de distance horizontale a-t-elle disparue en catégorie Ouverte ?	La réglementation européenne n'introduit pas de notion de distance horizontale entre l'UAS et le télépilote mais seulement une exigence de pouvoir le piloter à vue, ce qui impose de pouvoir voir clairement son assiette et son orientation, ainsi que sa position par rapport à des obstacles ou à des tiers (§9.3 du guide). La distance à laquelle c'est possible dépendra donc notamment de la taille du drone, et est laissée à l'appréciation du télépilote. Il existe en revanche des restrictions d'emploi en fonction de la classe de l'UAS considérée, en termes de distance par rapport à des tiers. Enfin, pour ce qui est des zones peuplées, en France le vol en catégorie Ouverte est interdit en espace public en agglomération.
Droits	En catégorie Ouverte, puis-je vendre mes images sans être pilote professionnel ?	Du moment que vous respectez les conditions applicables à cette catégorie (et la réglementation générale, bien sûr) en particulier concernant les zones de restriction de vol, vous pouvez effectivement pratiquer une activité professionnelle et/ou commerciale en catégorie Ouverte, et donc commercialiser vos images.
Droits	Un drone sans mentions de classe C0 ou C1 de <500g peut-il opérer en équivalent Open A1 à proximité des personnes ou doit-il faire forcément moins de 250g ?	Un tel drone peut effectivement opérer en Open A1 limité à proximité des personnes : il doit cependant éviter de les survoler dans la mesure du possible et en aucun cas ne survoler de rassemblement de personnes. Cette mesure, transitoire, n'est valable que jusqu'au 1er janvier 2023. A l'issue de cette période, le drone devra faire moins de 250 g pour être exploité en catégorie Ouverte A1 près des personnes.
Droits	Avec la réglementation UE, la zone d'exclusion des tiers n'existe donc plus ? Et c'est la règle du 1 pour 1 qui la remplace ?	Les zones d'exclusion des tiers existent toujours. En catégorie Ouverte vous devez respecter les règles de distance minimale vis-à-vis des tiers. En catégorie Spécifique, dans les scénarios standards nationaux et dans les futurs standards scénarios européens, vous devez appliquer les zones d'exclusion des tiers prévues dans les scénarios.

Droits	Est-il possible qu'un pilote du drone soit passager à bord d'un véhicule comme une moto ou une voiture pour du vol à vue ?	En catégorie Ouverte, ce n'est pas explicitement interdit, mais nous ne le recommandons pas. La difficulté est pour le télépilote de satisfaire ses obligations, notamment la surveillance visuelle de l'espace aérien à 360° pour détecter l'arrivée éventuelle d'autres aéronefs et prévenir les collisions. Par ailleurs, le risque de chute des drones du commerce est particulièrement important et sur une route, une telle chute est accidentogène.
Droits	Dans les règles Françaises S3, le FPV immersion est soumise à présence d'un 2ème pilote. La règle Européenne est plus tolérante. Quelle règle appliquer en 2021?	Il n'y a toujours qu'un seul télépilote responsable mais la répartition des responsabilités est différente. En catégorie Ouverte, le télépilote est celui qui est en FPV et doit être assisté par un observateur visuel qui n'est pas forcément télépilote (voir GM1UAS.OPEN.060(4) dans le document AMC/GM https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AMC%20%26%20GM%20to%20Part-UAS%20%E2%80%94%20Issue%201.pdf) : le télépilote en FPV est responsable de la sécurité du vol. En catégorie Spécifique, selon les scénarios standards nationaux, l'article 3.2 de l'arrêté scénarios standard s'applique (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042635883) : le télépilote responsable de la sécurité du vol n'est pas en FPV et doit contrôler la trajectoire du drone, soit est capable de reprendre les commandes à tout moment. La personne en FPV n'est pas nécessairement télépilote qualifié.
Droits	A titre personnel ou pour une association sera t-il possible d'obtenir une autorisation de survol d'un monument en agglomération pour le filmer avec un drone?	Cela ne sera possible que pour un vol en catégorie Spécifique, selon le scénario standard national S3 ou selon le scénario européen STS-01, qui entrera en application le 1er janvier 2024. Voir le guide sur la catégorie Spécifique pour plus de détail : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_categorie_Specifique_0.pdf . Le vol en catégorie Ouverte est interdit en espace public en agglomération.
Droits	Concernant la cat. OPEN.A1, le survol de personnes doit se faire avec leur autorisation? Particulièrement, lors d'un survol de propriété privée ?	La liberté de circuler librement doit s'exercer dans le respect du droit à la propriété et de la vie privée. En cas de prise de vue, il est nécessaire d'en informer les personnes. En cas de diffusion d'images sur lesquelles des personnes peuvent être identifiées, il est nécessaire d'obtenir leur accord (guide cat Ouverte §9.8). En cas de survol d'une propriété privée, à la fois par civisme et pour éviter autant que possible le risque de litige, nous ne pouvons qu'encourager les exploitants à informer les propriétaires ou personnes survolées de leurs intentions, et à entamer le dialogue s'il y a réticence de leur part. (guide cat Ouverte §8.2). J'attire aussi votre attention sur le fait que la réglementation européenne recommande d'éviter autant que possible le survol de personnes (guide cat Ouverte §3.4) même en sous-catégorie OPEN.A1.
Droits	En catégorie OPEN A1, à proximité des personnes : quelle est la définition exacte de la distance aux personnes? (non indiqué sur le nouveau guide)	La réglementation ne définit pas de distance minimale vis-à-vis des personnes en sous-catégorie A1. La seule exigence du télépilote est de veiller à ce que le vol ne présente pas de problème de sécurité pour les tiers, y compris en cas de défaillance du drone : le vol est réalisé sous sa seule responsabilité.
Droits	Cela laisse donc la porte ouverte à des vols d'UAS de plusieurs kg à plusieurs centaines de mètres de distance à des personnes simplement formées en ligne non ?	En OPEN.A3, jusqu'à 25kg, oui : la philosophie de la réglementation de sécurité aérienne est toujours d'autoriser les usages selon le niveau de risque considéré. Pas de personne = pas de danger.
Espace	Si je comprends bien le vol en zone peuplée dans la catégorie Open n'est pas possible ?	Comme pour les vols de loisir aujourd'hui, le vol en catégorie Ouverte (OPEN.A1, compte tenu de la proximité des habitations) est possible en espace privé en agglomération, sous réserve du respect du droit du propriétaire, de la vie privée et de la sécurité des tiers. Le vol en catégorie Ouverte est cependant interdit en espace public en agglomération. (§6.3 du guide catégorie Ouverte : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_categorie_Ouverte.pdf) Vous devrez forcément voler selon le scénario S-3 (voir guide sur la catégorie Spécifique) et notifier le vol à la préfecture avec un préavis de 5 jours ouvrés.

Espace	En catégorie Ouverte, une agglomération est définie uniquement par les panneaux d'entrée et de sortie?	Pour la catégorie Ouverte, une agglomération est tout rassemblement d'habitations ayant un panneau d'entrée et de sortie, que celle-ci apparaisse sur les cartes OACI ou non : le vol y est interdit en espace public. Et la délimitation est déterminée par les panneaux d'entrée et de sortie. C'est sur ce principe que sont représentées les agglomérations sur le Géoportail.
Espace	A l'instar des Préfectures et quant aux STS Européens, est-ce que la DGAC prévoit de renseigner des coord. de contacts pour les espaces R, P, ZIT, ... parc national ?	Lorsqu'un gestionnaire de zone est identifié, ses coordonnées apparaissent généralement dans l'information aéronautique (AIP ENR 5.2, 5.7, etc. ou dans les NOTAM) : c'est la seule source d'information officielle. En tant qu'autorité, nous n'avons pas prévu de nous engager sur une présentation plus accessible de ces informations, considérant qu'il s'agit du cœur de métier des fournisseurs privés de services UTM/U-space.
Espace	Il y a une grande confusion entre voler en Open en agglomération en espace privé et dans les zones réglementées.	En langage aéronautique, lorsque l'on parle de zones réglementées, on désigne les zones d'espace aérien de type R (parfois par abus de langage, R, P, D) qui apparaissent dans l'AIP ENR 5.1 (et qui sont interdites de vol en catégorie Ouverte). Les agglomérations ne sont donc pas des "zones réglementées" au sens aéronautique du terme : au sens du règlement européen ce sont des "zones géographiques UAS", dans lesquelles, en catégorie Ouverte, le vol en espace public est interdit, et le vol en espace privé autorisé (comme le loisir auparavant).
Espace	Ai-je le droit de faire voler un drone de moins de 500g dans mon jardin, si ma commune se trouve en zone "rouge" sur geoportail ? Même à hauteur de bâtiment ~ 10 m?	Sous réserve de l'absence d'autres restrictions (par exemple proximité d'un aéroports ou zone militaire) vous pouvez effectivement faire voler un aéronef en OPEN.A1 en espace privé en agglomération (les zones rouges indiquées en agglomération ne distinguent pas espace public et espace privé). Nous attirons votre attention sur la sécurité des tiers (donc effectivement, garder une hauteur raisonnable, inférieure aux obstacles environnants) et sur le respect de la vie privée des voisins.
Espace	Est-ce que la réglementation européenne est applicable sur des terrains privés? Y a-t-il des zones où on peut utiliser un drone avec moins de contraintes?	La réglementation européenne s'applique partout, sauf en intérieur. Le moyen le plus simple d'être soumis à moins de contraintes est d'utiliser des drones très légers (idéalement de masse inférieure à 250g), qui représentent un risque moindre pour la sécurité des personnes au sol. La carte Geoportail indique les endroits où le vol en catégorie Ouverte est autorisé. (https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-uas-categorie-ouverte-et-aeromodelisme)
Espace	En catégorie Open, le règlement UE autorise à dépasser 120m dans le cas du survol d'un obstacle de +105m. L'arrêté du 3/12 ne dit rien en ce sens. Qu'en est il?	On ne peut pas "dupliquer" la réglementation : l'arrêté Espace du 3/12/20 ne fixe donc que les règles qui n'apparaissent pas déjà dans la réglementation européenne. Donc oui, en catégorie Ouverte, vous pouvez appliquer cette disposition particulière.
Espace	Est ce que je peux survoler une route en sous catégorie ouverte A3 ? la zone est non peuplée mais il y a une route qui traverse la zone.	Oui, mais vous devez vous assurer que personne ne circule sur la route au moment où vous menez cette opération. Le survol de personnes est interdit en sous-catégorie Open.A3
Espace	En catégorie Spécifique, une agglomération est définie sur les cartes OACI et si je veux plus de précision sur les limites je me fie aux panneaux d'entrée et de sortie ?	Oui, en catégorie Spécifique, pour la notion de "zone peuplée" pour les scénarios standard (utilisée notamment pour savoir si on doit notifier le vol à la préfecture ou non), on ne considère effectivement que les agglomérations qui apparaissent sur les cartes OACI (et les panneaux d'entrée et de sortie pour la délimitation).
Espace	Pour une prestation dans un autre pays européen existe-t-il un équivalent à la carte Géoportail dans chaque pays ou un projet de portail européen?	L'article 15 du règlement 2019/947 prévoit la publication par chaque Etat membre de l'Union européenne des zones géographiques dans lesquelles des règles particulières s'appliquent aux UAS. En France, ces zones géographiques UAS sont disponibles sur le site du SIA (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-zones-geographiques-uas.html). En revanche, si les Etats ont obligation de fournir ces données électroniques, ils n'ont pas obligation de produire des interfaces de visualisation, comme la carte Geoportail en France. Certains prestataires privés proposent ce type de service.
Espace	Quelles sont les dispositions relatives au vol de nuit dans la réglementation européenne?	Ce n'est pas défini : ces prérogatives d'espace aérien continuent de relever de la souveraineté nationale et régies en France par l'arrêté du 3 décembre 2020 sur l'utilisation des l'espace aérien par des UAS. Voir les guides pour plus de détail.

Exploitant	Un guide sera-t-il publié pour savoir comment procéder avec un compte déjà existant pour se ré-enregistrer en tant que exploitant UAS?	Une notice est disponible pour l'enregistrement obligatoire en tant qu'exploitant européen d'UAS : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/enregistrement_exploitant_uas.pdf
Exploitant	Un exploitant qui travaille avec des drones et des pilotes déclarés pourra-t-il intégrer des pilotes intervenant uniquement en catégorie Ouverte ? Selon quelles modalités ?	Si l'exploitant ne réalisent que des opérations relevant de la catégorie Ouverte, oui. Les modalités sont décrites dans le guide "catégorie Ouverte".
Exploitant	Les cases "Assurance" pour l'enregistrement exploitant UAS sur AlphaTango concernent-elles l'assurance responsabilité pro pour drone, ou autre ?	Si vous disposez d'une assurance pro pour votre exploitation, oui vous pouvez saisir ici les références de votre police d'assurance. Dans le cas contraire, vous pouvez y saisir votre assurance responsabilité civile après avoir vérifié qu'elle couvrirait bien votre activité.
Exploitant	Dans la catégorie Ouverte, sommes-nous tenus d'avoir une assurance ?	Ce n'est pas une obligation mais vous devriez vérifier que votre assurance habitation responsabilité civile couvre les dommages provoqués par un accident de drone.
Exploitant	Quelles vont être les règles appliquées aux exploitants non européens en mission en Europe notamment concernant drone de classe, formation, signalements ?	L'AESA travaille sur des reconnaissances possibles avec certains pays hors Union européenne, mais pour le moment rien n'a été approuvé. En l'état un exploitant non européen doit complètement appliquer la réglementation européenne dès lors qu'il opère au sein d'un des Etats membres.
Exploitant	Volant beaucoup en France et dans d'autres pays d'Europe, est ce que mon enregistrement Français est valable pour tous ces pays ?	Oui.
Exploitant	L'obtention du CATT oblige t-il à ouvrir une société ? Ou est-ce considéré comme un brevet pro permettant d'être employé mais qui autorise de voler en catégorie Ouverte.	Non, être télépilote n'oblige pas à ouvrir une société. Les fonctions d'exploitant et de télépilote ne sont pas les mêmes, même si une personne peut cumuler les deux fonctions : c'est la différence qui existe entre une compagnie aérienne et un pilote de ligne. Le CATT+ formation pratique vous permet d'être télépilote (pas de distinction entre loisir et pro) pour les scénarios standard nationaux. L'examen en ligne catégorie Ouverte vous permet de voler en catégorie Ouverte. Ce sont des formations/examens de télépilote. Un télépilote peut travailler pour le compte d'un exploitant (une société) ou pour son propre compte, en tant qu'exploitant, s'il cumule les deux fonctions.
Formation	Le diplôme OPEN.A1 A3 obtenu après la formation et l'examen en ligne est-il valable dans les autres pays de l'Union européenne?	Oui, pour voler en sous-catégorie OPEN.A1/A3, vous n'avez pas besoin de suivre à nouveau cette formation lorsque vous volez dans un autre pays de l'Union européenne (+ Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse)
Formation	Pour piloter un drone de moins de 800grammes, une formation est elle obligatoire ?	Si le drone a une masse supérieure à 250g, le suivi de la formation pour la catégorie Ouverte A1/A3 est obligatoire (https://formation-categorie-ouverte-uas.aviation-civile.gouv.fr/fr/users/sign_in).
Formation	Est-il exact que le "brevet d'aptitude de pilote à distance" sera complémentaire au CATT actuel, sans pour autant s'y substituer ?	Ce sont deux titres aéronautique s'appliquant à deux catégories différentes. Le détenteur d'un brevet d'aptitude de pilote à distance peut voler dans les trois sous-catégories (A1, A2, A3) de la catégorie Ouverte. Le détenteur d'un CATT (ayant réalisé la formation pratique) peut continuer à voler suivant les scénarios standard nationaux en catégorie Spécifique. Une équivalence est toutefois en vigueur au niveau national pour permettre au détenteur d'un CATT ayant réalisé la formation pratique, et ce avant fin 2021, d'obtenir automatiquement un "brevet d'aptitude de pilote à distance" lui permettant également de voler en catégorie Ouverte.
Formation	Pourriez-vous détailler ce qu'est l'autoformation de la catégorie OPEN.A2? qui valide que cette autoformation a été efficace?	L'auto-formation en sous-catégorie OPEN.A2 est réalisée sur une base simplement déclarative : c'est le télépilote seul qui déclare sur l'honneur qu'il s'est correctement formé pour l'usage considéré et il n'y a pas de validation extérieure. Attention toutefois, cette auto-formation doit se faire dans les conditions de l'OPEN.A3, c'est à dire loin des personnes (150 m)
Formation	Est ce que la formation de télépilote passée en 2019 et valable jusqu'en 2024 sera valable dans tous les pays de l'Union européenne?	Non, la formation loisir historique FoxAlphaTango n'est valable que pour la catégorie Ouverte limitée en France et jusqu'à fin 2023. Il faut passer la formation catégorie Ouverte (https://formation-categorie-ouverte-uas.aviation-civile.gouv.fr/fr/users/sign_in) pour voler dans les autres pays de l'Union européenne (voir guide catégorie ouverte)

<p>Formation</p>	<p>En tant que centre de formation, comment dois-je préparer mes élèves au passage du CATT ? Avec la nouvelle, ou l'ancienne réglementation ?</p>	<p>Avec l'entrée en application de la réglementation européenne, la finalité du CATT change. Dans la réglementation nationale, le CATT permettait de voler dans le cadre d'activités particulières. Dans le cadre européen, le CATT permet de voler suivant les scénarios standard nationaux en catégorie Spécifique.</p> <p>Les questions de l'examen du CATT qui portaient sur la réglementation ont été modifiées début 2021 afin de retirer ou corriger les questions devenues obsolètes ou incorrectes, sans introduire de nouvelles questions sur la réglementation européenne elle-même:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression de toute référence aux activités particulières, aux arrêtés du 17 décembre 2015 et au scénario S-4. - Focus exclusif sur les scénarios standards nationaux en catégorie Spécifique : pas de question sur l'aéromodélisme, la catégorie Ouverte, les scénarios standards européens, le LUC, ou les autorisations d'exploitation. Le texte de référence est l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux, qui reprend à l'identique les exigences applicables aux scénarios S-1, S-2, S-3 qui figuraient dans l'arrêté Aéronefs du 17 décembre 2015. - Article 7 de l'arrêté Espace du 3 décembre 2020 : abaissement de la hauteur maximale des scénarios standard nationaux de 150 à 120m, et à 15m au dessus d'un obstacle de plus de 105m. - Article 6 de l'arrêté Espace concernant les zones SETBA et VOLTAC : suppression de la hauteur limite à 50m et remplacement par une obligation de notification pour les UAS de masse supérieure à 900g. - La terminologie a été adaptée : "aéronef sans équipage à bord" au lieu de "aéronef télépilote", "en vue directe" au lieu de "en vue", "manuel d'exploitation" au lieu de "manuel d'activités particulières", mais sans que cela change le sens de questions. - Les questions de l'examen du CATT qui ne portaient pas sur la réglementation (météorologie, conduite du vol, facteurs humains, etc.) n'ont pas été modifiées.
<p>Formation</p>	<p>Un professionnel devra-t-il passer à nouveau un examen pour basculer vers les scénarii standards Européens ou bien une équivalence sera délivrée ?</p>	<p>Les formations actuelles (CATT+formation pratique ou attestations d'aptitude suite à la grand-périsation précédente) continuent d'être valides pour voler en catégorie Spécifique suivant les scénarios standard nationaux, qui perdureront, pour les exploitants déclarés selon ces scénarios avant le 31 décembre 2023, jusqu'au 31 décembre 2025. Au plus tard après cette date, les exploitants qui souhaitent continuer à voler selon des scénarios standard, devront le faire suivant les nouveaux scénarios standard européens STS-01 et STS-02. Toutefois, compte tenu des fortes similarités de ces scénarios européens avec les scénarios nationaux actuels, la DGAC travaille sur des modalités de reconnaissance des justificatifs de formation existants pour voler selon les scénarios européens (et ainsi éviter de repasser un examen) : nous communiquerons plus largement sur le sujet en 2022 et 2023. Dans l'attente, vous pouvez commencer et continuer de suivre les formations existantes : elles ne seront pas "perdues".</p>
<p>Formation</p>	<p>A partir du 2 décembre 2023, les organismes formateurs devront-ils proposer uniquement une formation (théorique et pratique) au format Européen?</p>	<p>Dans le cadre des scénarios standards européens, la réglementation ne définit de formation que pour la partie pratique (comme aujourd'hui dans les scénarios nationaux). Cela n'interdit pas qu'un exploitant ou un organisme de formation puisse former un télépilote sur la partie théorique pour se préparer à l'examen théorique. A l'entrée en application des scénarios standards européens, un exploitant pourra proposer des formations pratiques pour les scénarios standards nationaux et/ou européens.</p>

Formation	Les exigences de l'appendice 3 du 2020/639 (entités reconnues par NAAs pour formations et examens aux STS) vont-elles être reprises par la DGAC ?	C'est un règlement européen, ses exigences sont donc à application directe dans les Etats membres, sans que le texte ne doive être décliné dans la législation nationale (contrairement à une directive). Les exigences de l'appendice 3 s'appliqueront donc nécessairement à toutes entités (centres de formations et/ou exploitants d'UAS) qui souhaitent réaliser des formations et évaluations des aptitudes pratiques des télépilotes pour les scénarios standard européens. Nous communiquerons plus largement sur le sujet avant l'entrée en application des STS le 31 décembre 2023.
Formation	Les organismes formateurs (délivrants l'attestation de formation) doivent-ils être agréés par la DGAC?	Pour les scénarios standards européens, la réglementation européenne laisse le choix aux Etats membres. L'attestation de formation pratique peut être délivrée soit par une entité qui a déclaré se conformer aux exigences de l'appendice 3 (du 2019/947) et qui est reconnue par l'autorité compétente, soit par un exploitant d'UAS qui a déclaré à l'autorité compétente de l'Etat membre d'enregistrement se conformer au STS-01 et qui a déclaré se conformer aux exigences de l'appendice 3. C'est cette deuxième option, similaire à ce qui existe aujourd'hui pour les scénarios nationaux qui sera retenue au niveau national (et donc, sans agrément).
Formation	Quelles dispositions allez-vous mettre en place pour éviter de faire repasser des examens tous les 5 ans?	La prorogation permet à un pilote dont la licence ou le brevet arrive à expiration, de prolonger sa validité moyennant certaines conditions. Ce seront par exemple les conditions qui permettront à un télépilote ayant le brevet d'aptitude de pilote à distance de le prolonger au-delà du 31 décembre 2025. La DGAC travaille également sur ce sujet. Que ce soit pour une équivalence ou une prorogation, nous essaierons autant que possible d'éviter le passage de nouvelles épreuves en centres d'examens.
Formation	Une formation pratique effectuée en Belgique est-elle reconnue en France (Europe oblige...)?	Tant que les scénarios standard européens ne sont pas encore entrés en application (3/12/23), les formations pratiques délivrées dans chaque pays ne sont valables que pour les scénarios standard nationaux de ces pays, quand ils existent. Il est néanmoins possible d'obtenir une reconnaissance de votre formation pratique belge pour les scénarios français : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/formulaire_reconnaissance_titre_etranger.pdf
LUC	J'ai lu dans le guide de la Catégorie Spécifique qu'un LUC ne peut pas être établi par une personne physique. Est-ce que cela inclut les micro-entreprises ?	Le LUC n'est pas adapté aux petites structures et ne présente d'ailleurs que peu d'intérêt pour celles-ci. Le LUC n'est intéressant que si l'entreprise réalise un grand nombre d'opérations sortant des scénarios standards ou de la catégorie Ouverte. Ces opérations nécessitent normalement la délivrance d'une autorisation d'exploitation délivrée après instruction d'une étude de sécurité réalisée selon la méthodologie SORA. Le LUC permet à son détenteur d'internaliser cette étude de sécurité et de s'affranchir de la délivrance systématique de ces autorisations d'exploitation par la DSAC. La contrepartie de cette flexibilité est la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité (dont les exigences sont incompatibles avec le statut de micro-entrepreneur) et une surveillance accrue de la DSAC (audits, etc.). A terme il est probable que la détention d'un LUC fasse l'objet d'une redevance.
MANEX	Quelles sont les mises à jour à effectuer sur notre MAP pour être en conformité avec le règlement UE 2019/947 ? Existe-t-il une liste détaillée de celles-ci ?	On ne parle aujourd'hui plus que de manuel d'exploitation (MANEX) puisqu'il n'y a plus d' "activités particulières". Pour continuer à opérer suivant les scénarios standards NATIONAUX, les MAP actuels sont acceptés comme des MANEX au sens de la réglementation européenne : tout au plus est-il recommandé de modifier certaines dispositions obsolètes, comme les hauteurs maximales de vol (120m au lieu de 150m), et de remplacer les références aux arrêtés du 17 décembre 2015, par celles aux arrêtés du 3 décembre 2020 ("Scénarios standard" pour la description des scénarios, et "Espace" pour l'utilisation de l'espace aérien). Un canevas de MANEX dérivé de l'ancien format de MAP est disponible sur le site du Ministère https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Canevas_manuel_exploitation_manex.doc applicable uniquement pour les scénarios standards nationaux). La conversion des MAP au format de MANEX apparaissant dans la réglementation européenne ne sera requise que lors de la bascule vers les scénarios standard européens après le 2 décembre 2023.

MANEX	Il y aura-t-il comme cela existe aujourd'hui, un canevas vierge pour un nouveau MANEX ?	Le contenu du MANEX applicable pour les scénarios standards européens apparaît déjà en page 191 des Easy Access Rules (https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Easy%20Access%20Rules%20for%20Unmanned%20Aircraft%20Systems.pdf). Mais attention, c'est en anglais et ce format ne sera requis que pour la bascule sur les scénarios standard européens après le 31 décembre 2023. Si un exploitant souhaite anticiper cette transition, il ne lui est cependant pas interdit d'adopter ce format en amont de l'entrée en application des scénarios standard européens, y compris pour un usage en scénarios nationaux. Un canevas de MANEX en français sera mis à disposition en 2022.
MANEX	Je souhaite m'enregistrer comme nouveau exploitant pour la prise de vue. Dois je encore déposer un MANEX à la DGAC et si oui quels sont les délais?	Il n'est pas demandé de DEPOSER de MANEX à la DGAC (depuis 2015, il n'était pas non plus requis de déposer de MAP à la DSAC). Mais en tant qu'exploitant d'UAS, vous devez obligatoirement avoir un MANEX lorsque vous volez selon les scénarios standard. Celui-ci pourra vous être demandé par la DSAC lors d'une action de surveillance continue.
Marquage de classe	Vers quelle organisme doit on se rapprocher pour anticiper les normes CE drone en tant que constructeur ? Quid du signalement électronique européen, spéc ?	Il convient de s'adresser à une entité notifiée au titre du règlement (UE) 2019/945, i.e. les laboratoires accrédités pour réaliser les tests de conformité pour le marquage CE des UAS. La liste de ces entités notifiées sera normalement produite par la Commission européenne.. Concernant les normes applicables aux UAS en catégorie Ouverte, elles sont en cours d'examen par la Commission européenne et l'AESA, en vue d'une publication prévue fin 2021.
Marquage de classe	Un drone "ancien" sans mention de classe sera autorisé jusqu'à 2023, que se passe-t-il à la fin de la période de transition ? Le drone n'est plus utilisable ?	En catégorie Ouverte, au-delà de la période de transition, les drones sans mention de classe mis sur le marché avant le 31 décembre 2023 (incluant donc les drones « anciens ») pourront être exploités uniquement dans les conditions restreintes suivantes : a) Dans la catégorie OPEN.A1 pour les drones de masse maximale au décollage inférieure à 250g ; b) Dans la catégorie OPEN.A3 pour les drones de masse maximale au décollage inférieure à 25kg. De plus, pour les exploitants qui volent en catégorie Spécifique selon les scénarios standards nationaux, ces drones peuvent continuer à être utilisés dans ce cadre jusqu'au 2 décembre 2025.
Marquage de classe	Les drones C6 héritent les contraintes de la Classe C3, donc ils sont électriques? Les drones thermiques longue élévation de 25 kg sont dans quelle Classe?	Il est écrit dans le descriptif de la classe C6 que l'UAS doit être conforme aux exigences de la classe C3, à l'exception des exigences numérotées (2), (7) et (10). Or l'exigence 7 concerne justement l'obligation de motorisation électrique, qui n'est donc pas applicable à la classe C6. Les drones thermiques longue élévation de moins de 25 kg peuvent donc être rattachés à la classe C6.
Marquage de classe	Pouvez-vous préciser ce qui est considéré comme un drone "jouet" ? Un Mavic mini par exemple ?	Un drone "jouet" est un drone dont le marquage CE a été apposé par le constructeur pour déclarer sa conformité aux exigences de la directive 2009/48/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relative à la sécurité des jouets. Elle concerne plus particulièrement les objets à destination des enfants de moins de 14 ans. L'information sur le fait que le drone est conforme à cette directive figure normalement dans la notice d'emploi de l'aéronef. En l'occurrence, dans la notice du DJI Mavic mini figure une mention sur le fait que l'aéronef n'est pas un jouet et ne doit pas être utilisé par des personnes de moins de 16 ans.

Marquage de classe	Je suis propriétaire de deux drones qui ont un marquage CE mais pas de mention de classe. Que dois-je faire?	La Commission européenne permet aux fabricants de réaliser la mise en conformité au règlement 2019/945 de leurs anciens modèles qui n'ont pas de mention de classe. Cela permettrait à un "ancien" drone d'obtenir une mention de classe pour voler en catégorie Ouverte et/ou dans les deux scénarios standards européens (globalement équivalents aux trois scénarios nationaux S1, S2, S3) après 2024. La mise en œuvre de cette possibilité relève des constructeurs. Par ailleurs, si vous exploitez ces drones en tant qu'exploitant déclaré conformément aux scénarios standards nationaux, vous pouvez continuer à exploiter selon ces scénarios jusqu'au 31 décembre 2025. Un marquage "CE" sur un drone indique sa conformité par rapport à une directive indiquée sur la notice ou sur le drone. C'est indépendant de la classe du drone (C0, C1, C2, C3, C4, C5 ou C6)
Marquage de classe	Bonjour, qu'en est-il des drones juste en dessous des 2kg qui doivent mettre une balise ID et qui par conséquent dépasseront les 2Kg (pour le S3) ?	Réglementairement parlant, je ne peux guère vous citer autre chose que l'arrêté qui fixe le seuil à 2 kg, au-delà duquel une attestation de conception est requise. Maintenant si le dispositif est très léger (il y en a qui font environ 10g), il y a des chances qu'avec l'imprécision de la mesure, cela reste dans "l'épaisseur du trait"...
Marquage de classe	Y aura-t-il un système équivalent à l'homologation des drones pour les différents scénarios? Par exemple, quels seraient les exigences pour un drone de 3kg en S3 ?	Pour les scénarios standard nationaux S1, S2, S3, qui perdurent jusqu'au 31 décembre 2025, la DSAC pourra homologuer de nouveaux drones, comme aujourd'hui, jusqu'au 31 décembre 2023. (Voir le guide "catégorie Spécifique" § 10.1 pour les exigences techniques). Pour les scénarios standard européens, ce système d'homologation ne perdure pas : la navigabilité des drones est attestée au travers d'un marquage CE avec apposition d'une mention de classe C5 (pour le STS-01) et C6 (pour le STS-02). L'apposition de la mention de classe relève de la compétence du constructeur (possiblement avec le support d'un organisme notifié) et une surveillance du marché va être mise en place pour contrôler les drones ainsi marqués.
Marquage de classe	Dans le cadre d'une "auto déclaration" pour les classes C5 et C6, le contrôle interne suffira t il , pas de " Notifiant" ou certificateur ?	Pour les classes C5 et C6, il n'y a effectivement pas obligation de recourir à une entité notifiée (laboratoire indépendant) et les contrôles (obligatoires) peuvent être faits en interne. Le constructeur a obligation de notifier la mise sur le marché de son produit à l'autorité compétente (la DSAC), qui pourra assurer une surveillance a posteriori de la conformité du produit.
Marquage de classe	Bonjour, construisant, utilisant et commercialisant des drones de moins de 2 Kg, comment obtenir les labellisation CE ainsi que les classes ?	Je vous invite à regarder la dernière partie de la vidéo explicative sur la réglementation européenne UAS (https://youtu.be/_sq0Qqdq4-s) (à partir de 1h40 environ) ou la vidéo sur le webinaire organisé par Aerospace Valley sur la standardisation des drones : https://www.youtube.com/watch?v=iJHrsj23iow
Prise de vues	Faut il toujours faire la déclaration annuelle de prises de vues ?	Il faut toujours faire une déclaration de prises de vues (l'article D133-10 du Code de l'aviation civile n'est pas lié à la réglementation européenne) auprès de votre DSAC-IR, mais la déclaration est maintenant valable 3 ans .
Prise de vues	La plupart des loisirs sont actuellement hors la lois avec l'article D133-10 du Code de l'aviation civile. Pourquoi encore les encourager a faire des photos ?	Le D133-10 introduit une tolérance pour la prise de vue à des fins de loisir. Même en catégorie Ouverte dans la réglementation européenne, si la finalité du vol est bien la prise de vue à des fins commerciales, la déclaration annuelle auprès de la DSAC-IR compétente continuera d'être obligatoire.
Prise de vues	La captation dans le spectre hors visible est régi par une demande d'autorisation auprès de la préfecture. Le document est obsolète, sera-t-il mis à jour ?	Probablement pas : la stratégie de la DGAC vise plutôt à abroger cette disposition. Mais celle-ci relève de plusieurs administrations aussi il ne nous est pas possible de nous engager sur une date.
Prise de vues	Où trouver les bonnes adresses (postale et e-mail) pour envoyer la Déclaration d'activité photographique et cinématographique aérienne?	C'est dans les pages web drones du MTE "Contacts drones dans les DSAC/IR". (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Contacts_drones_DSAC_IR.pdf).
Scénario standards	Est-ce que le fait de pouvoir utiliser les scénarios nationaux jusqu'à décembre 2025 nous permet également de garder la hauteur de vol de 150m ?	Non, la hauteur maximale a été abaissée à 120m.

Scénario standards	Je dois filmer en mer et aller au delà de 200m (hors zone peuplé) mais ma zone de décollage est en bord de plage (agglomération)?	Vous êtes en S3 au moment du décollage (car en zone peuplée) mais vous pouvez basculer en S2 à partir du moment où vous vous éloignez de la côte.
Scénario standards	Les dimensions de la zone minimale d'exclusion des tiers sont réglementées pour les scénarios nationaux. Qu'en est-il avec la réglementation européenne ?	Les scénarios standard européens contiennent également des exigences applicables aux zones d'intervention et zones tampons (voir par exemple "UAS.STS-01.020 Exploitations d'UAS dans le STS-01" dans le règlement (UE) 2019/947). Ces zones ne sont pas encore mentionnées dans les versions actuelles des guides car les scénarios standards européens n'entreront en application que le 1er janvier 2024 : les guides seront mis à jour courant 2023 pour refléter ces évolutions. Dans l'attente, les dimensions indiquées dans les scénarios standard nationaux continuent de s'appliquer.
Scénario standards	Un exploitant pourra-t-il demeurer sur les scénarios nationaux S1 S2 S3 après l'entrée en application des scénarios standard européens le 3 décembre 2023 ?	Si vous déclarez votre exploitation conformément aux scénarios nationaux avant le 31 décembre 2023, vous êtes en mesure de voler selon ces scénarios jusqu'au 31 décembre 2025. Après le 1er janvier 2024, l'exploitant qui souhaite continuer à voler suivant des scénarios standards devra nécessairement le faire selon l'un de scénarios standards européens.
Scénario standards	Comment faire homologuer un drone de moins de 4kg S2 ou S3 au vue de la réglementation europeene	Les scénarios S2 et S3 sont des scénarios nationaux qui peuvent perdurer jusqu'au 31 décembre 2025. Les conditions d'homologation sont inchangées par rapport à l'existant. (voir §10 du guide sur la catégorie Spécifique : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_categorie_Specifique_0.pdf) Il n'y a pas de notion d'homologation dans la réglementation européenne. Les drones qui seront amenés à être utilisés selon les scénarios standard européens STS-01 et STS-02 devront être marqués CE, selon respectivement les classes C5 et C6 (§4 du guide).
Scénario standards	Bonjour, que peut-on faire pour pouvoir voler au-dessus de 120m maintenant que les scénarios S1, S2, S3 sont limités à 120m et que la catégorie Ouverte aussi ?	En catégorie Ouverte, ça n'est pas possible. En catégorie Spécifique, c'est un usage en dehors des scénarios standard, qui nécessite la délivrance d'une autorisation d'exploitation.
Scénario standards	Quelle est la procédure pour homologuer un drone agricole de 66 kg ?	La réglementation européenne introduit une limite à 25 kg pour les UAS utilisés selon les scénarios standard européens : par cohérence il n'est donc plus possible d'homologuer un UAS de masse supérieure pour une utilisation suivant les scénarios standards. Il en est de même pour les UAS de dimension caractéristique supérieure à 3 mètres. L'utilisation d'un UAS de ce type nécessite la délivrance d'une autorisation d'exploitation (voir guide pour la catégorie Spécifique).
Signalement	Dans le Guide Open (cf§4.et §4.6): Quelle est la différence entre un dispositif de signalement électronique et un système d'identification directe à distance?	Ce sont deux choses différentes : Le signalement électronique est requis uniquement France pour TOUS les drones et aéromodèles de plus de 800g, pour des besoins de sûreté publique. En catégorie Ouverte, le système d'identification directe à distance est requis au niveau européen pour des besoins de respect de la vie privée UNIQUEMENT pour les drones ayant une mention de classe : dans ce cas, il est monté directement par le constructeur et l'acheteur n'a pas à s'en préoccuper. Ce sont donc deux signalements différents, ayant des finalités différentes : les autorités de sûreté travaillent cependant pour que les drones étant équipé d'un système d'identification à distance européen n'aient pas en plus à s'équiper d'un signalement électronique national.
Signalement	Sur le modèle EUR, quand la DSAC va-t-elle "notifier" et "surveiller" les add-ons de signalement électronique français ?	A priori jamais, la réglementation nationale n'ayant pas prévu d'homologation des add-ons de signalement électronique nationale. La DSAC surveillera uniquement le marché des add-on d'identification à distance marqué CE au sens du règlement (UE) 2019/945. Le recours du fabricant à un organisme notifié n'est pas obligatoire pour la production de ces add-ons européens.
Signalement	Bonjour, l'indication directe à distance décrite dans le paragraphe 11.2 du guide catégorie spécifique concerne t'elle les drones de moins de 800g ?	Non, contrairement au signalement électronique national, la réglementation européenne n'a pas fixé de seuil de masse pour l'identification directe à distance : celle-ci concerne tous les aéronefs utilisés en catégorie Spécifique à compter du 1er janvier 2024.

Signalement	Les dispositifs actuels seront-ils encore valable dans la réglementation EU, sinon seront-ils modifiables?	Les dispositions nationales relatives au signalement électronique à des fins de sûreté publique sont maintenues avec l'entrée en application de la réglementation européenne. Les dispositifs (add-ons) actuels continueront donc d'être utilisables sur le territoire national. Les dispositifs d'identification à distance de la réglementation européenne seront eux directement intégrés dans les aéronefs sans équipage à bord ayant une mention de classe. Hormis en catégorie Spécifique à compter du 1er janvier 2024, il n'est pas requis que les anciens aéronefs sans mention de classe en soient équipés.
SORA	Je dois demander une autorisation d'exploitation à la DSAC et réaliser une étude de sécurité SORA, comment dois-je m'y prendre?	Nous vous invitons à consulter le guide mise en oeuvre de la SORA (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_de_mise_en_oeuvre_SORA.pdf)
SORA	Est-ce que la méthode SORA devra être enseignée dans la formation présentielle de la catégorie spécifique?	Non, la méthode SORA est principalement destinée aux quelques exploitants qui envisagent des opérations entièrement nouvelles et qui sont obligés pour ce faire de s'éloigner des scénarios standard : hormis peut-être pour quelques généralités, il n'y a donc pas lieu de former la majorité des personnes à la SORA. D'autre part, lorsque c'est le cas, l'autorisation d'exploitation (incluant l'étude de sécurité selon la méthode SORA) est demandée par l'exploitant, et non par le télépilote (même si ces deux fonctions sont souvent assurées par la même personne dans les PME) : or la formation pratique est destinée aux télépilotes.
SORA	Je dois faire une SORA et les vols concernés doivent se dérouler toutes les semaines. Faut-il refaire la démarche toute les semaines?	Si les opérations sont identiques, que vos procédures sont robustes et que l'opération n'est pas trop risquée, vous pouvez demander une autorisation d'exploitation générique pour une période donnée qui peut durer jusqu'à un an.
SORA	Peut-on d'ores et déjà utiliser les PDRA pour effectuer des missions?	Oui, mais attention, un PDRA n'est pas un scénario standard déclaratif : c'est un facilitateur pour la construction d'un dossier de demande d'autorisation d'exploitation. Il vous fait obtenir une autorisation d'exploitation de la DSAC en en faisant la demande sur dsac-autorisations-drones-bf@aviation-civile.gouv.fr . Les PDRA déjà disponibles ont été traduits et sont disponibles sur les pages web drones du MTE. Des canevas sont proposés pour formuler votre demande d'autorisation d'exploitation