

Annexe Partie 3 du règlement délégué (UE) 2019/945 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord

Date de mise à jour : 14 Avril 2023

Notre analyse

Le règlement (UE) 2019/945 détermine notamment les classes C0 à C4 de drones pouvant être exploités en catégorie ouverte (annexes 1 à 5 du règlement). Il s'agit de la catégorie de vol qui regroupe les opérations de vol simples et à faible risque (vol en vue directe dans des zones géographiques qui représentent un faible risque pour la circulation aérienne et pour les personnes).

Les classes de drones dépendent notamment (mais pas exclusivement) de la masse maximale autorisée de l'aéronef (plus le drone est lourd ou exploité près des personnes, plus les exigences sont élevées).

L'exploitant choisit la classe de son drone en fonction de son besoin (notamment à quelle distance des tiers il souhaite faire voler son drone).

Cette annexe définit les exigences applicables à un drone de classe C2. Les drones de classe C2 pèsent moins de 4 kg. Ils sont dotés de la fonction « identification directe à distance » et de la fonction de géovigilance. Ils sont équipés d'un mode basse vitesse (sauf si l'aéronef est à voilure fixe). Ils peuvent être utilisés dans les sous-catégories A2 (vol à distance des personnes de 30m minimum) et A3 (vol loin des personnes, ou à 150m des zones résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives).

Annexe Partie 3 du règlement délégué (UE) 2019/945 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord

Exigences applicables à un système d'aéronef sans équipage à bord de classe C2

Un UAS de classe C2 porte l'étiquette d'identification de classe suivante sur l'UA:

Un UAS de classe C2 est conforme aux exigences suivantes:

avoir une MTOM inférieure à 4 kg, charge utile comprise;
pouvoir atterrir au maximum 120 m de hauteur à partir du point d'envol ou être équipé d'un système limitant la hauteur au-dessus de la surface ou au-dessus du point d'envol à 120 m ou à une valeur définissable par le pilote à distance. Si la valeur peut être définie, des informations claires sur la hauteur de l'UA au-dessus de la surface ou du point d'envol pendant le vol sont fournies au pilote à distance;
pouvoir être contrôlé en toute sécurité pour ce qui est de la stabilité, de la manœuvrabilité et de la liaison de données, par un pilote à distance doté des compétences adéquates, telles que définies dans le règlement d'exécution (UE) 2019/947, suivant les instructions du fabricant, au besoin dans toutes les conditions d'exploitation prévues, y compris après la défaillance d'un ou, le cas échéant, de plusieurs systèmes;
avoir la résistance mécanique, y compris les coefficients de sécurité nécessaires, et, le cas échéant, la stabilité requises pour résister aux contraintes auxquelles il est soumis lors de son utilisation sans risque de rupture ou de déformation pouvant compromettre la sécurité du vol;
en cas d'UA baptif, avoir une accroche dont la longueur de traction est inférieure à 50 m et dont la résistance mécanique est au moins égale à:

a) pour les aéronefs plus lourds que l'air, dix fois la masse maximale de l'aérodyné;

b) pour les aéronefs plus légers que l'air, quatre fois la force exercée par la combinaison de la poussée statique maximale et de la force aérodynamique de la vitesse maximale du vent autorisée en vol;

6. être conçu et fabriqué de sorte à réduire au minimum les risques de blessures aux personnes pendant l'exploitation, les bords tranchants sont évités, sauf s'ils sont techniquement inévitables dans les bonnes pratiques de conception et de fabrication. Si l'UAS est muni d'hélices, il doit être conçu de sorte à limiter les blessures qui pourraient être causées par les lames de ces hélices;

7. à moins qu'il ne s'agisse d'un UA captif, en cas de perte de la liaison de données, être doté d'un dispositif fiable et prévisible permettant de rétablir la liaison de données ou d'interrompre le vol de sorte à réduire l'effet sur les tiers dans les airs ou au sol;

8. à moins qu'il ne s'agisse d'un UA captif, être équipé d'un système de liaison de données protégé contre les accès non autorisés aux fonctions de commande et de contrôle ;

9. à moins qu'il ne s'agisse d'un UA à voilure fixe, être équipé d'un mode à basse vitesse sélectionnable par le pilote à distance et limitant la vitesse de croisière maximale à 3 m/s;

10. à moins qu'il ne s'agisse d'un UA à voilure fixe, avoir un niveau de puissance acoustique LWA pondéré A garanti, déterminé conformément à la partie 13, ne dépassant pas les niveaux établis dans la partie 15;

11. à moins qu'il ne s'agisse d'un UA à voilure fixe, avoir l'indication du niveau de puissance acoustique pondéré A garanti apposé sur l'UA et/ou sur son emballage conformément à la partie 14;

12. fonctionner à l'électricité et avoir une tension nominale ne dépassant pas 48 V CC ou l'équivalent en CA; la tension de ses pièces accessibles ne dépasse pas 48 V CC ou l'équivalent en CA; les tensions internes n'excèdent pas 48 V CC ou l'équivalent en CA. à moins que l'on ait la garantie que le



Guide sur la catégorie ouverte, DGAC

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Webinaire - AeDronefs sans équipage à bord - Transition vers la réglementation européenne, DGAC

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Réaliser les visites et métrés de toiture avec un drone

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Démousser les toitures peu accessibles avec un drone pulvérisateur

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Préparer les chantiers de couverture avec un drone associé à un logiciel de métré 3D

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)