



Version 1.1
27.12.2020

Demande pour exploiter un UAS (système d'aéronef sans occupant) en EVLOS

Par dérogation à la procédure d'autorisation SORA et vu l'art. 18, al. 1, let. b de l'ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales (RS 748.941; OACS), la procédure d'autorisation standard simplifiée suivante s'applique lorsqu'il est prévu d'exploiter un aéronef sans occupants/un modèle réduit d'aéronef dans une région peu peuplée (moins de 10 habitations dans un rayon de 100m) en vue directe étendue (EVLOS, *Extended Visual Line of Sight*) jusqu'à une hauteur de vol n'excédant pas 120 m au-dessus du sol.

Requérant

Société, nom:

Adresse

NPA, localité:

Pays:

N° de tél.:

Adresse de courriel:

Identifiant de l'entreprise (UID):

Renseignements concernant l'exploitation

Période d'exploitation:

But de l'exploitation de l'aéronef:

Durée et nombre de vols prévus:

Renseignements concernant le modèle

Fabricant, modèle:

Nom de l'exploitant:

Adresse de l'exploitant:

Poids au décollage:

Poids max. au décollage: 25 kg

Dimension:

Dimension max.: 3 m



La latence de communication entre observateur et télépilote n'excède pas 15 secondes oui non

L'équipe possède des messages et expressions de communication pour toutes les situations. Cette phraséologie est familière du télépilote et des observateurs oui non

Les instruments utilisés par l'observateur pour identifier l'aéronef sont synchronisés et efficaces oui non

Exigences concernant l'aéronef

Le drone est équipé d'un système de géolimitation (*geocaging*) tridimensionnel qui est programmé avant chaque vol oui non

La liaison C3 est établie sur le drone et sera supervisée en permanence par le télépilote oui non

Le télépilote peut reprendre en tout temps le contrôle manuel de l'aéronef oui non
pour éviter une collision

Le drone est doté d'une fonction indépendante du contrôleur de vol et des commandes primaires et de la liaison de commande et de contrôle qui permet au télépilote de poser l'UAS en cas de perte de contrôle. oui non

Exigences concernant les télépilotes et leur équipe

De quelle formation justifient les télépilotes pour le type d'exploitation envisagé et combien d'heures de pilotage ont-ils à leur actif?

Le télépilote a été formé/possède des connaissances sur les domaines suivants: oui non

- Réglementation sur les UAS
- Comportement de l'UAS dans l'espace aérien
- Aviation et service de la navigation aérienne
- Limites des performances humaines
- Météorologie
- Navigation, cartes
- Connaissances des UAS
- Modes d'emploi
- Autres connaissances utiles pour l'exploitation des UAS

Un carnet de vol (enregistrement des données) est tenu dans lequel seront inscrits chaque vol en mentionnant les heures de départ et d'atterrissage, le lieu de départ et le lieu d'atterrissage (si applicables), le télépilote responsable, les observateurs ainsi que les événements techniques ou opérationnels inhabituels. oui non

Le télépilote bénéficie d'une préparation suffisante pour le type d'exploitation envisagé
oui non

Procédures d'urgence

Décrivez les procédures d'urgence en cas de blessés

Un poste sanitaire est-il prévu? Quel est l'hôpital le plus proche? Quel est le numéro de téléphone du service d'urgence? etc.

Décrivez les procédures d'urgence en cas de «fly away»

Par exemple, une fonction coupe-moteur

Décrivez les procédures d'urgence en cas de perte de la liaison de commandes et de contrôle

Décrivez les procédures d'urgence en cas d'incursion de trafic aérien

Décrivez les procédures en cas de perte des communications entre observateurs(s) et télépilotes

L'exploitation du drone sera coordonnée avec les Forces aériennes et avec les opérateurs SMUH 24 heures à l'avance au moins
oui non

Description du système de secours / système de récupération automatique (Emergency Recovery System)

Indiquer les dispositifs de sécurité installés. Indiquer par exemple si un parachute est installé et la vitesse de descente atteinte lorsque celui-ci est déployé. Indiquer le mode de déclenchement etc. Pour les autres procédures et dispositifs (p. ex. système coupe-moteur), indiquer précisément leur mode de fonctionnement et de déclenchement. Une autorisation ne peut être délivrée qu'à condition que toutes les dispositions soient prises afin que l'aéronef ne représente aucun danger pour des tiers au sol ou dans les airs en cas de panne des propulseurs ou de l'électronique de vol.

Limitations

- Les vols en conditions de givrage (*icing condition*) ne sont pas admis (des conditions de givrage correspondent à une température extérieure (OAT) <5°C conjuguée à une humidité visible).
- Vitesse maximale du vent: 20 km/h, 30 km/h en rafale.
- Les vols par temps de pluie sont interdits
- La visibilité minimale doit être de 5 km dans toutes les directions

Je m'engage à respecter les limitations décrites ci-dessus oui non

Responsabilité civile

Les vols ne peuvent avoir lieu que si une assurance responsabilité civile d'une somme de 1 million de francs au moins a été conclue afin de garantir les prétentions des tiers au sol (art. 20 de l'ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales [OACS]).

Est-ce que l'exploitant est dûment assuré? oui non

Comptes rendus d'événements

Les exploitants/pilotes d'UAS sont tenus de signaler sans délai les accidents et les incidents graves au domaine Aviation du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) via la centrale d'intervention de la REGA (tél. 1414, +41 333 333 333 depuis l'étranger). Ils sont en outre tenus de signaler dans les 72 heures à l'OFAC via www.aviationreporting.eu les incidents liés

à la sécurité cours desquels une ou plusieurs personnes sont mortellement ou grièvement blessées ou dans lesquels des aéronefs avec occupants sont impliqués.

Modifications touchant l'exploitation

Le titulaire de l'autorisation est tenu d'évaluer toute modification touchant l'exploitation. Les modifications, classifiées comme suit, doivent être signalées à l'OFAC:

- a) Déviations: modifications qui affectent les exigences définies dans le formulaire de demande.
- b) Changements: modifications des procédures, des conditions opérationnelles ou des systèmes techniques qui n'affectent pas les exigences définies dans le formulaire de demande (changements de l'autorisation en vigueur).

Les changements et déviations doivent être signalés à l'OFAC au moyen d'un avis de modification. Le titulaire de l'autorisation est tenu d'évaluer tout changement lié à la sécurité de l'aéronef et d'en informer l'OFAC.

La/la soussigné/e déclare avoir lu les charges applicables et certifie l'exactitude des renseignements fournis à l'aide du présent formulaire. L'aéronef sera exploité conformément aux indications ci-dessus et aux prescriptions de l'OFAC.

Lieu

date

signature

Formulaire à retourner à: rpas@bazl.admin.ch