

Expédition 98743

PROCES VERBAL DESCRIPTIF



SOCIETE CIVILE PROFESSIONNELLE

Eric BENABU & Stéphanie BAUCHÉ
Commissaires de Justice Associés

11, Avenue DESAMBROIS
06000 NICE

☎ 04.93.80.27.75
scpbenabubauche@orange.fr

Site Internet : www.huissiers-nice.fr

PROCÈS-VERBAL DE CONSTAT EFFECTUÉ PAR CAMÉRA AÉRIENNE

L'AN DEUX MILLE VINGT-TROIS ET LE SEPT AVRIL
A 09h00

A LA REQUETE DE :

Maître Dorian GUERY, Mandataire judiciaire, membre de la SELARL GUERY, demeurant 28 rue Verdi 06000 NICE, pris en sa qualité de liquidateur judiciaire de Monsieur Marc, André CARLES, Agriculteur, immatriculé sous le numéro SIREN 498 943 141 000 16, domicilié 1615 route de Pierrefeu à CONTES (06390).

AGISSANT EN VERTU :

D'une ordonnance rendue par Madame le Juge Commissaire près le Tribunal Judiciaire de NICE en date du 23 janvier 2023.

Que le liquidateur judiciaire nommé à cette fonction suivant jugement rendu par le Tribunal Judiciaire de NICE le 11 octobre 2021 a été autorisé à poursuivre devant le Tribunal Judiciaire de NICE sous la constitution de Maître Laura MORE, Avocat au barreau de NICE, la vente aux enchères publiques en trois lots les biens et droits immobiliers appartenant à Monsieur CARLES Marc André, dont la désignation est la suivante :

- Parcelles AZ 14 (contenance 52a 64ca), AZ 33 (contenance 21a 31ca) et G 320 (contenance 69a 38ca) consistant en trois parcelles de terre en nature de bois et oliviers situés sur la commune de CONTES.

Qu'il me requiert de procéder conformément à l'ordonnance susvisée au descriptif des trois lots objets de la présente procédure de saisie immobilière.

DEFERANT A CETTE REQUISITION :



Je, Stéphanie BAUCHÉ,
Membre de la S.C.P. Eric BENABU & Stéphanie BAUCHÉ
Commissaires de Justice Associés près le Tribunal Judiciaire de Nice,
y demeurant 11 Avenue DESAMBROIS, soussignée,

Exploitante d'aéronefs télépilotes sans équipage à bord sous le numéro FRAjseersatwqxq4 et titulaire du certificat d'aptitude de télépilote de drone 45771270 délivré le 09/05/2022 par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Certifiée m'être transportée ce jour à partir de 9 heures, au 1615 route de Pierrefeu 06390 CONTES, où là étant, en présence de la Société CYRIS, Diagnostiqueur pour l'établissement des diagnostics immobiliers, j'ai procédé aux constatations suivantes :

Il est préalablement exposé que Monsieur CARLES Marc, André n'a jamais déféré à nos courriers, avis de passage et messages téléphoniques. Il est donc procédé au présent descriptif en se tenant à l'extérieur des trois parcelles susvisées.

INFORMATIONS SUR L'APPAREIL UTILISÉ

Matériel utilisé pour établir mes constatations

Aéronef multiroteurs sans équipage à bord de type « drone », de marque DJI modèle MAVIC 3, numéro de série 1581F45TB21CG1AE02V7, équipé d'une caméra DJI - Hasselblad L2D-20c portant le numéro de série 493LJBD7AA0027.

La radiocommande DJI RC-N1 porte quant à elle le numéro de série : 2QD2JCH00662HD

Parcelle AZ 14 (5264 m2)

Me tenant sur la voie publique à savoir, la route de Pierrefeu, à proximité de la parcelle AZ 14, et à l'aide du drone dont les caractéristiques sont données ci-dessus, je procède au descriptif suivant photographies effectuées sur les parcelles susvisées.

La parcelle AZ 14 n'est pas accessible directement depuis la voie publique.

Elle se situe en aval des parcelles voisines, AZ 12 et AZ 13.



Cette parcelle est un terrain fortement pentu, boisé essentiellement de pins maritimes.







Parcelle AZ 33 (2131 m2)

Puis nous poursuivons sur la route de Pierrefeu en direction de la Jonction Barella.

Cette parcelle borde la voie publique et la surplombe.

Il s'agit d'un terrain très pentu, boisé là aussi essentiellement de pins maritimes.



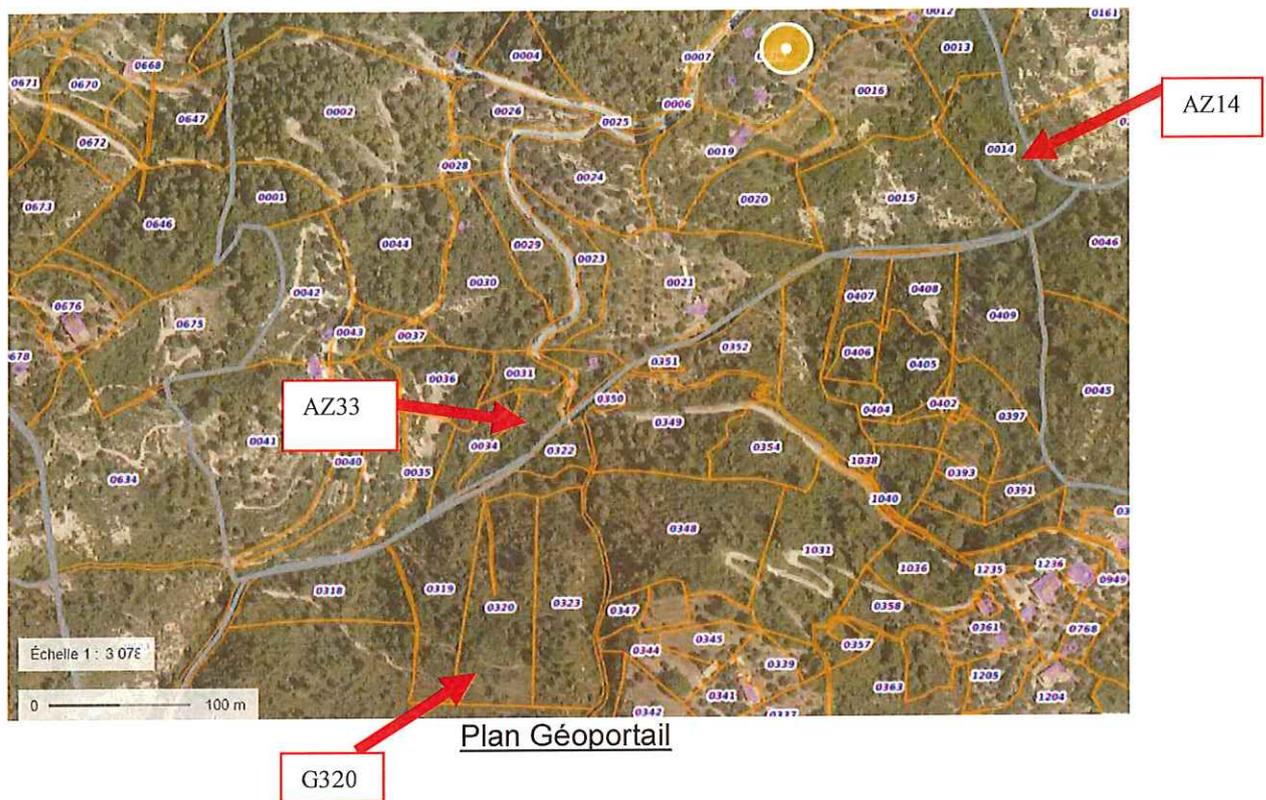
Parcelle G 320 (6938 m2)

Cette parcelle se trouve en amont de la parcelle AZ33.

Le terrain boisé est également très pentu, difficile d'accès.







Les opérations de constatations terminées, je me suis retirée à 10h30.

- Sont annexés les diagnostics établis par la société CYRIS.

COMPTE-RENDU DE VOL

Le bilan de vol

À la fin de mes constatations, j'ai synchronisé sur le serveur sécurisé de la SAS Juris Drone les données de vol grâce à l'application DJI Fly.

De retour à l'étude, j'ai extrait du logiciel de contrôle de vol la boîte noire sous forme de log correspondant à ma mission sous forme de fichier .txt lequel est archivé sur le serveur interne dédié de l'étude, ainsi que sur le serveur sécurisé de la SAS Juris Drone, et disponible sur simple demande des autorités compétentes. Les certifications techniques du présent vol sont également disponibles sur simple demande.

Et de tout ce que de dessus, j'ai rédigé à l'aide de l'application Juris Drone® le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.

*Décret 2016-230 du 26/02/2016 - Arrêté du 26/02/2020
fixant les tarifs réglementés des huissiers de justice.*

Honoraires constat (Art.L 444-1)

762.33

Frais de déplacement (Art. A448-48)

7,67

Total H.T

770.00

TVA (20%)

154.00

Total T.T.C

924.00

CERTIFICATIONS TECHNIQUES

AUDIT DU MATÉRIEL UTILISÉ

Les conditions suivantes s'appliquent à tous les aéronefs non captifs :

- a) Le télépilote dispose d'une information d'altitude ou de hauteur basée sur un capteur barométrique.
- b) Un dispositif automatique empêche l'aéronef de dépasser une altitude ou une hauteur maximale programmable, même en cas de commande du télépilote ou d'activation d'un plan de vol automatique.
- c) Le télépilote peut à tout moment forcer un atterrissage d'urgence par arrêt des moteurs et la commande de cette fonction peut être testée au sol par le télépilote avant le vol.
- d) La perte de la liaison de commande et de contrôle entraîne la mise en œuvre d'une procédure d'atterrissage, dans les conditions suivantes :
 - Cet atterrissage peut être précédé d'une procédure d'attente en vue du rétablissement de la liaison. Cette procédure ne conduit pas à une sortie du volume maximal de vol, sauf éventuellement dans le cas d'un aéronef à voilure fixe, sous réserve de minimiser en temps et en distance la sortie du volume maximal de vol ;
 - Le délai total entre la perte de liaison et l'atterrissage est suffisamment court pour minimiser le risque d'occurrence d'un dysfonctionnement supplémentaire.

L'appareil étant homologué pour le scénario de vol S1, il est déclaré auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile depuis le 16/06/2022 sous le numéro UAS-FR-300739. Cette déclaration est valable jusqu'au 15/06/2027.

Le logiciel de contrôle de vol

1.5.10

Marquage sur l'appareil



Sur l'aéronef utilisé pour les opérations de constatations est apposé une plaquette rectangulaire d'une dimension de 5 cm de long et de 3 cm de large, ou ayant une surface totale supérieure ou égale à 15cm², comportant :

- Le nom de l'exploitant : S.C.P ERIC BENABU - STEPHANIE BAUCHE, HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIES
- Le numéro d'exploitation : FRAjsesrsatwqxq4
- L'adresse: 11 avenue desambrois 06000 NICE
- Le numéro de téléphone : 06 28 67 44 00
- Le numéro d'enregistrement : UAS-FR-300739

Masse et dispositif de signalement électronique et lumineux

Pour les aéronefs d'une masse totale inférieure à 800 grammes, aucun dispositif de signalement électronique n'est nécessaire.

En revanche, les aéronefs d'une masse totale supérieure à 800 grammes, conformément au décret du 30 octobre 2019 et à l'arrêté du 27 décembre 2019, doivent être équipés d'un dispositif de signalement lumineux et d'un dispositif de signalement électronique, et faire l'objet d'un enregistrement auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

En l'espèce, l'aéronef présente une masse nette avec batterie de 0 grammes et respecte les dispositions susmentionnées. De plus, le drone sera équipé des dispositifs nécessaires à la protection des tiers en cas de chute en fonction de son poids, tel que décrit au paragraphe "Règles applicables par rapport au poids du drone" (voir plus bas).

En conformité avec les points susmentionnés, l'identifiant de signalement électronique à distance de l'aéronef utilisé est : 1581E1581F45TB21CG1AE02V7 . Il présente un format d'identification de type ANSI/CTA/2063-A (PSN).

Assurance responsabilité civile professionnelle

L'entité exploitante S.C.P ERIC BENABU - STEPHANIE BAUCHE, HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIES fait l'objet d'une assurance en responsabilité civile professionnelle souscrite auprès de la compagnie XL INSURANCE COMPANY SE, agence AIR COURTAGE, police d'assurance n° FRM0000001AV17A/DRO/2022/W139507, valable jusqu'au 20/10/2023.

TRAVAUX PREPARATOIRES

A titre liminaire, il est indiqué que le présent constat effectué par assistance aérienne avec un aéronef circulant sans équipage à bord, est réalisé conformément aux dispositions de :

- L'arrêté du 27 juillet 2005 portant application de l'article D133-10 du Code de l'aviation civile.
- Le règlement délégué (UE) 2019/945.



- Le règlement d'exécution (UE) 2019/947.
- L'arrêté du 03 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.
- L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standards nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139.
- L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux exigences applicables aux pilotes à distance dans le cadre d'opérations relevant de la catégorie « ouverte ».
- L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux dispositions transitoires de reconnaissance de la formation et des titres des pilotes à distance.
- La loi « Drones » n°2016-1428 du 24 octobre 2016.
- Le décret n° 2018-67 du 2 février 2018 relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.
- L'arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.
- Le décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.
- L'arrêté du 19 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.
- Le décret n° 2019-1114 du 30 octobre 2019 pris pour l'application de l'article L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques
- L'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord.
- Le Décret n° 2022-1397 du 2 novembre 2022 portant application de l'article L. 6224-1 du code des transports relatif au régime encadrant la captation et le traitement des données recueillies depuis un aéronef dans certaines zones.
- L'arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef.
- L'article L6211-3 du Code des transports.

En application de la nouvelle réglementation européenne, les scénarios nationaux (S1-S2 et S3) perdurent jusqu'au 31 décembre 2023.

Description des obligations générales de l'exploitant et des normes de sécurité

Les obligations générales de l'exploitant figurent dans le manuel d'exploitation (MANEX) dont le numéro de version a été déclaré sur le site <https://alphantango.aviation-civile.gouv.fr>. Ledit manuel décrivant les modalités de mise en œuvre des obligations réglementaires, consultable sur demande du requérant. De plus l'aéronef dispose d'un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien à jour.

Certification de contrôle des bonnes conditions de vol

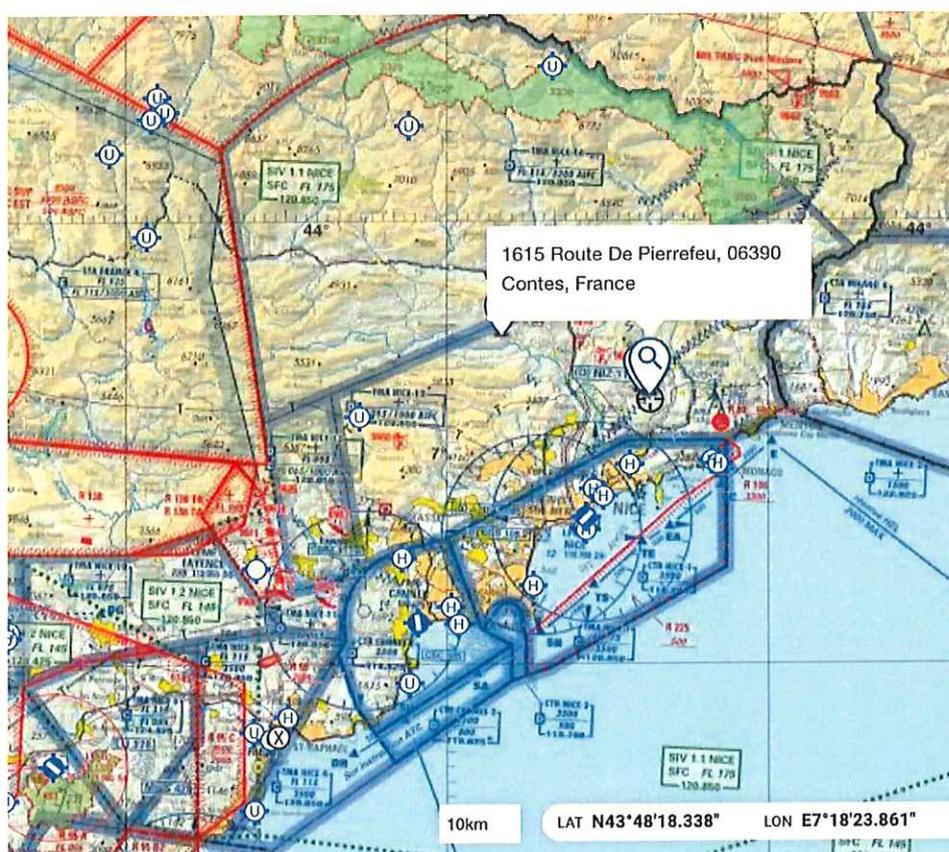
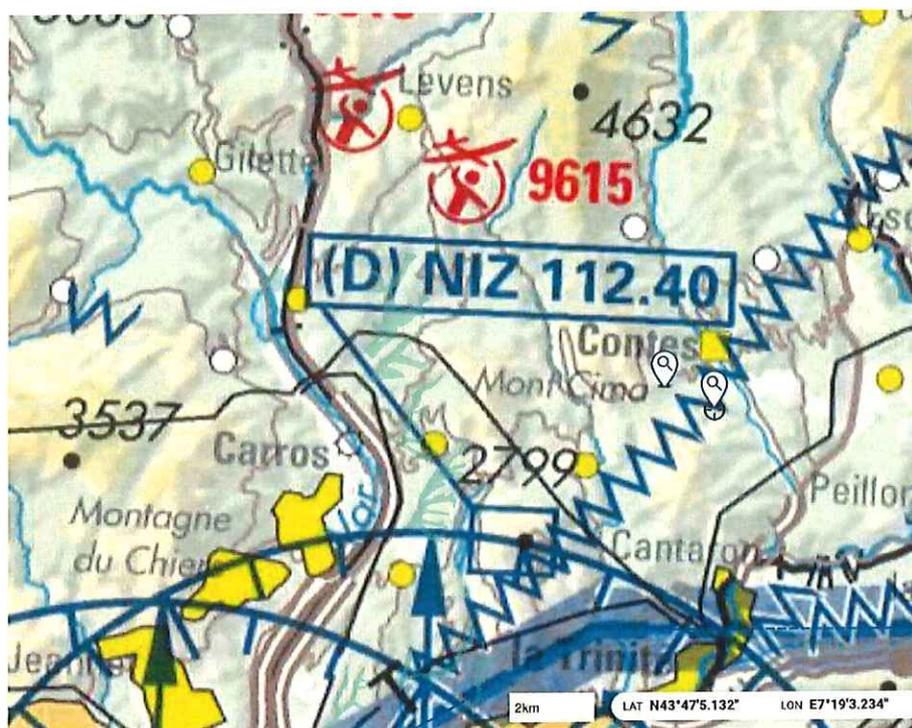
Lors de mes opérations de constatation, le METAR de l'aéroport Nice-Côte d'Azur Airport m'indique le code suivant :
LFMN 070700Z 33010KT 9999 FEW026 SCT050 14/05 Q1016 NOSIG

Certification de contrôle de la zone de vol

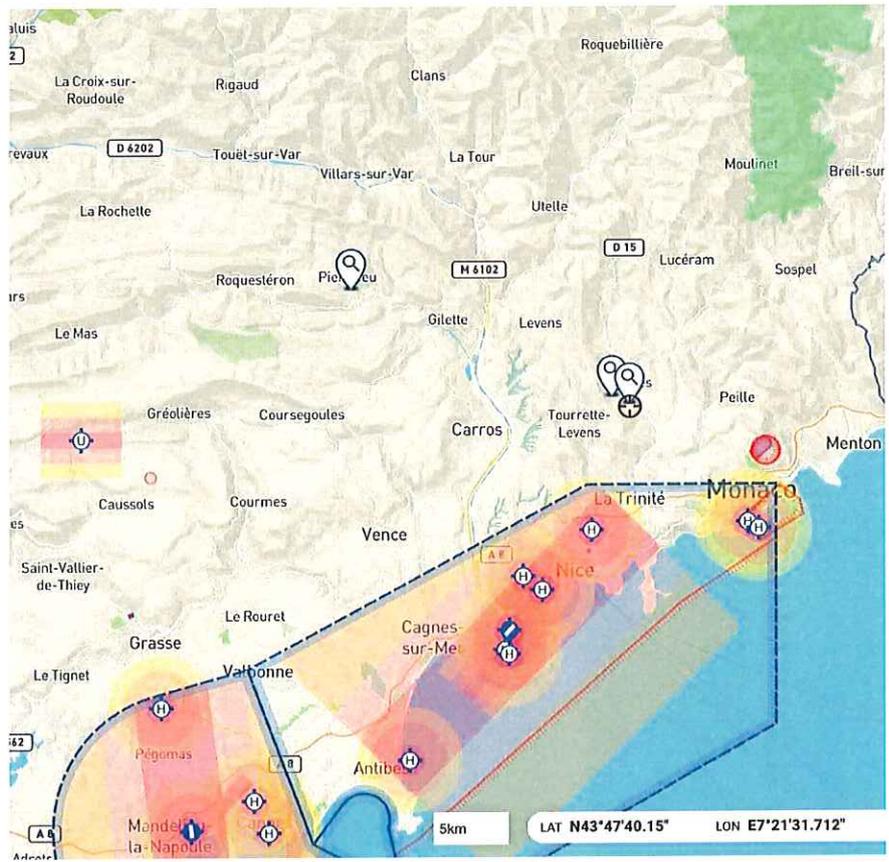
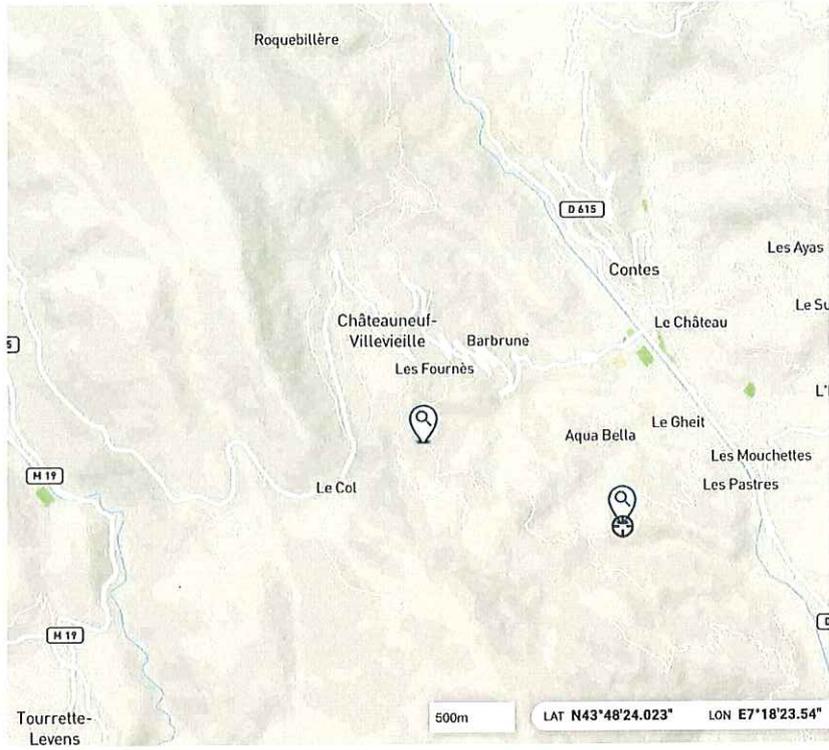
Avant le vol, j'ai regardé le site www.sia.aviation-civile.fr afin de consulter les cartes aériennes de la zone de survol, connaître les AIP, Sup AIP et NOTAM pour identifier les éventuelles restrictions de vol sur le site survolé lors de la mission. Aucune restriction de l'espace aérien n'est prévue ce jour-là.

Carte aéronautique

Carte OACI 1/500 :

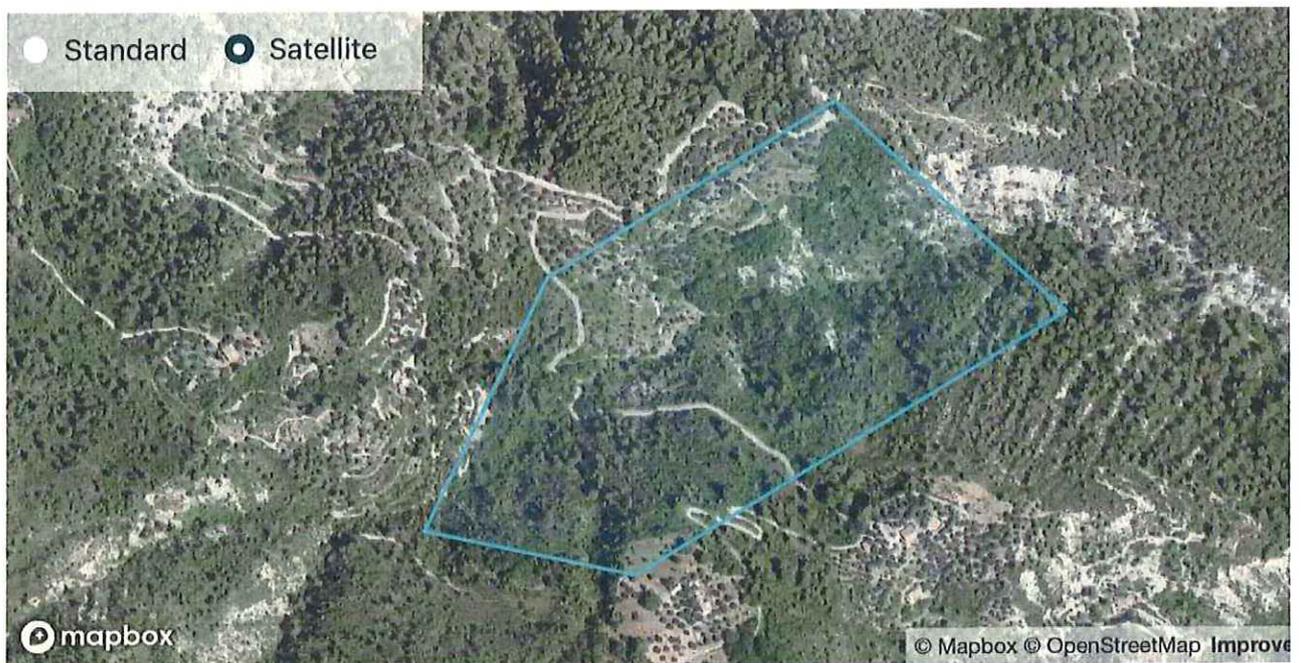
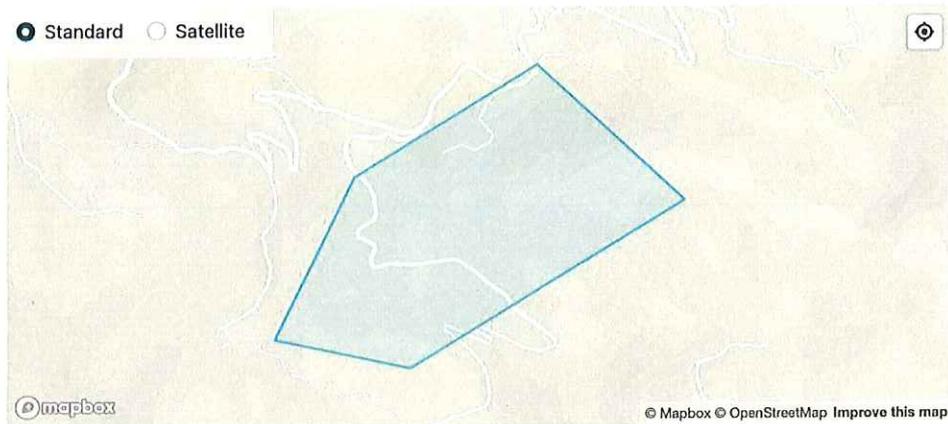


Carte protection drones :



Zone de vol :





Espace aérien survolé

Toujours à l'aide du site internet du service de l'information aéronautique, www.sia.aviation-civile.fr, j'ai vérifié également que la zone d'évolution de l'aéronef s'inscrivait dans une zone d'aviation autorisée, ne comportant aucune limitation ou restriction particulière quant à la hauteur de vol ou la zone de survol.

En l'espèce la zone survolée se trouve en dehors d'une CTR et ne tombe pas sous l'emprise d'un aérodrome, un hélicoptère, une zone militaire, ou d'une autre zone dont l'accès serait soumis à autorisation ou déclaration.

Détermination du scénario et du volume de vol parmi les scénarios S-1, S-2, S-3

Un aéronef est dit évoluer "en vue directe" lorsque :

Ses évolutions se situent à une distance du télépilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur l'aéronef (sans l'aide d'aucun dispositif optique autre que ses lunettes ou lentilles de correction le cas échéant) et une vue dégagée sur l'environnement aérien permettant de détecter tout rapprochement d'aéronef et de prévenir les collisions.

Toutefois, un drone utilisé dans le cadre d'un scénario « en vue directe » (S-1 ou S-3) peut être piloté par une personne n'ayant pas la vue directe sur l'aéronef (vol dit en « immersion » ou en « First Person View - FPV ») sous réserve qu'une autre personne conserve à tout instant l'aéronef en vue directe. C'est alors cette seconde personne qui est réglementairement considérée comme le télépilote et qui est, à ce titre, chargée d'assurer la sécurité du vol.

Elle doit disposer de sa propre commande ou, à défaut, doit être en mesure à tout instant d'accéder au système de commande, dans des conditions permettant de maintenir la sécurité du vol. La consultation par le télépilote d'un retour vidéo sur écran (ou de tout autre écran de contrôle) n'est pas considérée comme du vol en immersion nécessitant une deuxième personne si le télépilote, par un circuit visuel approprié, conserve une perception suffisante de l'aéronef et de tout son environnement.

En l'espèce, le drone a été conservé dans mon champ de vision direct durant toute la durée des opérations.

Un aéronef est dit évoluer " en zone peuplée " lorsqu'il évolue :

- au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une zone peuplée figurant sur les cartes aéronautiques en vigueur diffusées par le service d'information aéronautique à l'échelle 1/500 000 ou, à défaut, à l'échelle 1/250 000, ou ;

- à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes, sauf précision contraire de l'Arrêté du 03 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standards nationaux.

En l'espèce le vol se situe en dehors de toute zone peuplée figurant sur les cartes aéronautiques et en dehors de tout rassemblement de personnes.

La mission de vol est donc réalisée selon le scénario type « S-1 », tel que défini par la réglementation en vigueur à la date du présent constat. Il correspond à un vol en vue et à une distance horizontale maximale de 200 mètres du télépilote et une hauteur maximale de 120 mètres par rapport au sol.

Spécificités du vol pendant la nuit aéronautique

L'article 3 de l'Arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord, dispose qu'un aéronef sans équipage à bord peut évoluer sans autre démarche pendant la nuit aéronautique, c'est-à-dire 30 minutes après le coucher du soleil ou 30 minutes avant le lever du soleil, si les conditions suivantes sont réunies :

- l'aéronef évolue à une hauteur de vol inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface ;
- la masse de l'aéronef est inférieure à 8 kilogrammes ;

- l'aéronef évolue dans les conditions du scénario STS-01 défini au chapitre 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2019/947 susvisé et des scénarios S1 et S3 définis au paragraphe 1.1 de l'annexe de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- sans préjudice des exemptions prévues par les dispositions de l'article R. 20-29-6 du code des postes et des communications électroniques, l'aéronef 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 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 3.6.2 et 3.6.4 de l'annexe de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé.

Règles applicables par rapport au poids du drone

Dans le cadre du scénario de vol S1, la masse totale de l'aéronef au décollage ne doit pas excéder 25 kilogrammes. En l'espèce, le drone utilisé est un MAVIC 3 présentant une masse totale au décollage de 900 grammes. Ce dernier est donc conforme à la réglementation prévue pour ce scénario de vol, et ne nécessite pas de système limitant l'impact au sol ou de coupe-circuit séparé de la radiocommande.

Règles applicables au présent vol :

En application des précédentes règles visées, le volume de vol sera en conséquence de 120 mètres de hauteur au maximum et la distance horizontale maximale sera de 200 mètres.

Zone de survol

Les lieux se présentent comme suit :
Zone boisée hors zone peuplée.

AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES

Afin de pouvoir effectuer le présent constat par assistance aérienne avec un aéronef circulant sans équipage à bord, il est rappelé que Stéphanie BAUCHÉ, en charge des opérations, ayant « le contrôle de l'aéronef » et procédant aux prises de vues ainsi qu'à leur interprétation est titulaire du certificat d'aptitude de télépilote de drone n° 45771270 délivré le 09/05/2022.



Concernant les prises de vues, l'entité exploitante est l'aéronef est enregistrée auprès de la DGAC en tant qu'exploitant de drone, sous le numéro FRAjsesrsatwkwq4 .

Déclaration de vol

Le présent constat s'insérant dans le cadre réglementaire du scénario type « S-1 », et se situant dans aucune zone soumise à autorisation ou déclaration spécifique, le présent vol peut être effectué sans autres formalités.

CNIL

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à la création et à la pré-rédaction du présent constat. Les données sont uniquement destinées au service JURIS DRONE, ayant son siège 8 Rue Rabelais - 66280 SALEILLES. Elles seront conservées le temps nécessaire pour répondre aux obligations en matière de suivi du constat.

Conformément à la Loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 06 Janvier 1978 modifiée et au Règlement Général sur la Protection des Données, vous disposez d'un droit d'accès aux données vous concernant ou pouvez demander leur effacement. Vous disposez également d'un droit d'opposition, d'un droit de rectification, d'un droit à la portabilité et d'un droit à la limitation du traitement de vos données (cf. cnil.fr pour plus d'informations sur vos droits).

Pour exercer ces droits ou pour toute question sur le traitement de vos données dans ce dispositif, sous réserve de justifier de votre identité, vous pouvez contacter notre étude :

- Adresse de courrier électronique : scpbenabubauche@orange.fr
- Adresse de courrier postal : 11 avenue desambrois 06000 NICE

Si vous estimez après nous avoir contactés que vos droits ne sont pas respectés, vous pourrez à tout moment saisir l'autorité de contrôle (CNIL)

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES PRÉALABLES

Avant le vol, j'ai vérifié la charge de la batterie nécessaire à la mission et elle indique une charge de 100%.

Sur l'application DJI Fly

Concernant la mémoire cache :

J'ai vidé complètement la mémoire cache.

Concernant les versions des firmwares :

J'ai vérifié que les dernières versions des firmwares de l'appareil, de la radiocommande et de la base de données « Fly Safe » soient bien à jour.

Dans les paramètres de sécurité et de restriction de vol :

J'ai fixé la hauteur de vol du retour automatique au point de décollage à 120 (Return To Home) mètres, défini la hauteur de vol maximum à 120 mètres et la distance horizontale de vol maximum à 200 mètres.





Concernant l'étalonnage des capteurs :

J'ai vérifié que l'IMU (accéléromètre et gyroscope) du drone, ainsi que le compas, étaient dans un état dit « excellent » ou « normal ».

Concernant le retour automatique du drone au point de décollage :

J'ai activé la fonction smart RTH (retour au point de départ intelligent) permettant à l'appareil de retourner à ce point lorsque le niveau de batterie restant ne suffit plus ou que ce dernier perd la connexion avec la radiocommande.

Concernant les paramètres de transmissions :

Je vérifie que le drone peut basculer automatiquement entre les canaux 2,4Ghz et 5,8Ghz pour assurer la qualité du retour vidéo et la sécurité du vol.



Concernant l'état visuel du drone :

Le drone ne présente aucun dégât apparent, aucune fissure, aucune trace de réparation. Les hélices sont en parfait état et ne sont ni ébréchées, ni fissurées.

Avant le décollage, j'ai contrôlé que le drone était dans les conditions optimales pour décoller et disposait d'une connexion avec suffisamment de satellites :



Sécurité Contrôle Caméra Transmission **À propos**

Base de données FlySafe pour applications	01.00.01.27
Version de l'application	1.6.6
N° de série batterie	4ERPJCHDA09VQK
N° de série appareil	1581F45TB21CG1AE02V7
N° de série contrôleur de vol	1581F45TB21CG1AE02V7
N° de série radiocommande	3QDZJCH0066ZHD
N° de série caméra	493LJBD7AA00Z7

Réinitialiser tous les réglages

Supprimer toutes les données

Surcharge CPU appareil mobile. Les performances liées seront affectées.

SÉCURITÉ ET ZONE D'EXCLUSION DES TIERS

Pour les scénarios S-1, S-2 et S-3, aucun tiers (personne étrangère à la mission) ne peut être survolé à moins d'une distance horizontale minimale fixée par la réglementation. En cas de vol hors vue (S-2), toute la zone d'évolution de l'aéronef doit être vide pour toute la durée du vol.

Ainsi, une zone minimale d'exclusion des tiers au sol a été définie pour limiter les risques en cas de crash de l'aéronef ou d'atterrissage d'urgence. Cette zone doit assurer qu'à tout instant du vol est respectée la distance horizontale minimale par rapport aux tiers, applicable à l'aéronef et au scénario, telle que spécifiée aux paragraphes 3.6.1(a) et (b) et 3.6.4 de l'annexe de l'Arrêté du 03 décembre 2020 relatif à la définition des standards nationaux - (chapitre 3, section 3), selon la formule suivante :

$R = V \times \sqrt{2H/g}$ avec R = Rayon (m), V = Vitesse horizontale (m/s), H = Hauteur sol (m), g = Gravité (9,81 m/s²)

Toutefois le rayon minimal ne peut être inférieur à 10 mètres et il peut être limité à 30 mètres max pour les drones dont la masse est inférieure ou égale à 4 kilogrammes.

En l'espèce le drone peut atteindre une hauteur de 120 mètres.

En conséquence, j'ai établi une zone de sécurité de 30 mètres autour du point de décollage.

ANNEXES

PIÈCES JOINTES

Aucun élément

PIÈCES RÉFÉRENCÉES

Aucun élément

