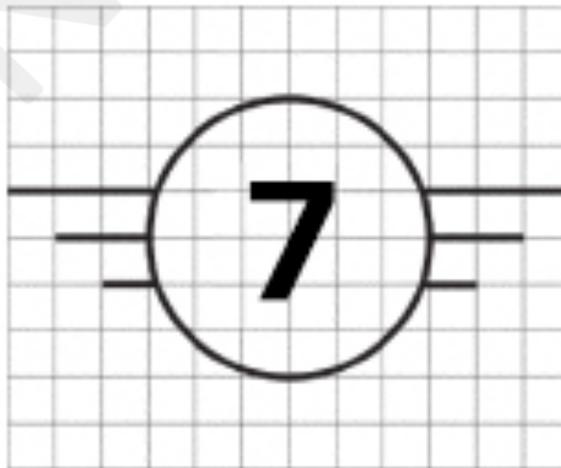


- b) une description du moyen d'empêcher l'UA de franchir les limites horizontales et verticales du volume d'exploitation et la taille du volume de secours nécessaire pour pouvoir tenir compte d'une erreur d'appréciation de la position, du temps de réaction et de la manœuvre de correction; et
- c) la distance la plus probable restant à parcourir par l'UA après l'activation du moyen d'interrompre le vol au sens du point 5), dont l'exploitant de l'UAS doit tenir compte pour définir la zone tampon pour la prévention des risques au sol.

PARTIE 18

Exigences applicables à un système d'aéronef sans équipage à bord de classe C7

Un UAS de classe C7 porte l'étiquette d'identification de classe suivante sur l'UA:



Un UAS de classe C7 est conforme aux exigences suivantes:

- 1) avoir une MTOM inférieure à 25 kg, charge utile comprise;
- 2) pouvoir être contrôlé et manœuvré en toute sécurité par un pilote à distance 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;
- 3) ne pas être doté de modes de contrôle automatique, sauf pour l'assistance à la stabilisation du vol sans effet direct sur la trajectoire et pour

l'assistance en cas de perte de la liaison, à condition qu'une position fixe prédéterminée des commandes de vol soit disponible en cas de perte de la liaison;

- 4) avoir un numéro de série unique conforme à la norme ANSI/CTA-2063-A- 2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019;
- 5) être doté d'un système d'identification directe à distance qui:
 - a) permet de charger le numéro d'enregistrement de l'exploitant de l'UAS requis conformément à l'article 14 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 ainsi que tout numéro supplémentaire prévu par le système d'enregistrement; le système effectue un contrôle de cohérence visant à vérifier l'intégrité de la chaîne complète fournie à l'exploitant de l'UAS au moment de l'enregistrement; en cas d'incohérence, l'UAS émet un message d'erreur à l'intention de l'exploitant de l'UAS;
 - b) assure, en temps réel pendant toute la durée du vol, la radiodiffusion périodique directe depuis l'UA au moyen d'un protocole de transmission ouvert et documenté, d'une manière permettant qu'elles soient captées directement par des appareils mobiles existants situés dans la zone de radiodiffusion, d'au moins les données suivantes:
 - i) le numéro d'enregistrement de l'exploitant de l'UAS et le code de vérification fourni par l'État membre au cours de la procédure d'enregistrement, sauf si le contrôle de cohérence défini au point a) a échoué;
 - ii) le numéro de série unique de l'UA conforme au point 4);
 - iii) l'horodatage, la position géographique de l'UA et sa hauteur au-dessus de la surface ou du point d'envol;
 - iv) la route mesurée dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du nord géographique et de la vitesse sol de l'UA;
 - v) la position géographique du pilote à distance ou, si elle ne peut être définie, celle du point d'envol; et
 - vi) une indication du statut d'urgence de l'UAS;
 - c) réduit la capacité de manipuler frauduleusement la fonctionnalité du système d'identification directe à distance;
- 6) est équipé d'un système d'identification à distance du réseau:

- a) assure, en temps réel pendant toute la durée du vol, la transmission depuis l'UA au moyen d'un protocole de transmission ouvert et documenté, d'une manière permettant qu'elles soient captées par l'intermédiaire d'un réseau, d'au moins les données suivantes:
 - i. le numéro d'enregistrement de l'exploitant de l'UAS et le code de vérification fourni par l'État membre au cours de la procédure d'enregistrement, sauf si le contrôle de cohérence défini au point 5) a) a échoué;
 - ii. le numéro de série unique de l'UA conforme au point 4);
 - iii. l'horodatage, la position géographique de l'UA et sa hauteur au-dessus de la surface ou du point d'envol;
 - iv. la route mesurée dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du nord géographique et de la vitesse sol de l'UA;
 - v. la position géographique du pilote à distance ou, si elle ne peut être définie, celle du point d'envol; et
 - vi. une indication du statut d'urgence de l'UAS;
 - b) réduire la capacité de manipuler frauduleusement la fonctionnalité du système d'identification directe à distance.
- 7) s'il est utilisé hors de la vue directe, avoir le système d'identification à distance du réseau actif;
- 8) être mis sur le marché avec des instructions du fabricant décrivant:
- a) les caractéristiques suivantes de l'UA, cette liste n'étant pas exhaustive:
 - la classe de l'UA;
 - la masse de l'UA (avec une description de la configuration de référence) et la masse maximale au décollage autorisée (MTOM);
 - les caractéristiques générales des charges utiles admises en termes de masse, de dimensions, d'interfaces avec l'UA et d'autres restrictions possibles;
 - l'équipement et le logiciel servant à contrôler l'UA à distance; et

- une description du comportement de l’UA en cas de perte de la liaison de commande et contrôle;
 - b) des instructions d’exploitation claires;
 - c) les instructions relatives à la maintenance;
 - d) les procédures de dépannage;
 - e) les limites de fonctionnement (notamment, mais pas uniquement, les conditions météorologiques et les exploitations de jour/de nuit); et
 - f) une description adéquate de tous les risques liés aux exploitations d’UAS;
- 9) inclure une notice d’information pêchée par l’AESA précisant les limitations et obligations applicables, conformément au règlement d’exécution (UE) 2024/04/01.