

MINISTERE DES TRANSPORTS,  
DE LA MOBILITE URBAINE ET  
DE LA SECURITE ROUTIERE

BURKINA FASO  
Unité-Progress-Justice

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE  
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE N°2023 **--0054** /MTMUSR/SG/ANAC portant  
conditions techniques d'exploitation des systèmes  
d'aéronefs télépilotés civils *VIA CF N 0081*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE  
ET DE LA SECURITE ROUTIERE

- Vu la Constitution ;
- Vu la Charte de la Transition du 14 octobre 2022 ;
- Vu le décret n°2022-0924/PRES-TRANS du 21 octobre 2022 portant nomination du Premier Ministre et son rectificatif le décret n°2023-0017/PRES-TRANS du 12 janvier 2023 ;
- Vu le décret n°2023-0009/PRES-TRANS/PM du 10 janvier 2023 portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2022-0996/PRES-TRANS/PM du 02 décembre 2022 portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2023-0479/PRES-TRANS/PM/MTMUSR du 19 avril 2023 portant organisation du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944, ensemble ses annexes ;
- Vu le règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la loi n°013-2019/AN du 30 avril 2019 portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu le décret n°2012-1080/PRES/PM/ MTMUSR /MEF/MDNAC/MATS du 05 janvier 2012, portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile.
- Vu le décret n°2015-788/PRES-TRANS /PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015 portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé « ANAC » ;
- Vu le décret N°2022-0052/PRES/PM/MAAC/MATDS/MEFP/MTMUSR du 24 janvier 2022 portant réglementation des services aériens ;
- Vu le décret n°2022-0072/PRES-TRANS/PM/MDAC/MATDS/MAECRBE/MEFP/MEEEA /MTMUSR du 20 avril 2022 portant réglementation de la circulation aérienne ;
- Vu le décret n°2022-0054/PRES/PM/MTMUSR/MEFP du 24 janvier 2022 portant redevances aéronautiques et extra aéronautiques.



**ARRETE**

**Article 1 :**

Le présent arrêté définit les conditions techniques d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés civils et dont la masse maximale de l'aéronef télépilote au décollage est inférieure ou égale à cent cinquante (150) kilogrammes.

Il définit également les conditions et modalités de délivrance, de renouvellement, de modification, de suspension ou de retrait des permis, certificats et autorisations d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilote civils.

**Article 2 :**

Le présent arrêté s'applique à tout aéronef télépilote qui décolle ou atterrit sur le territoire burkinabè ou effectue une partie de son vol dans l'espace aérien burkinabè à l'exception :

1. des aéronefs télépilote dont la masse maximale au décollage est supérieure à cent cinquante (150) kilogrammes ;
2. des aéronefs télépilote opérés à l'intérieur d'un bâtiment ;
3. des aéronefs télépilote utilisés pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherches et sauvetage, de lutte contre l'incendie, ou d'opérations ou activités analogues ;
4. des ballons captifs utilisés à une hauteur inférieure à cinquante (50) mètres avec une charge utile d'une masse inférieure ou égale à un (01) kilogramme ;
5. des fusées ;
6. des cerfs-volants.

**Article 3 :**

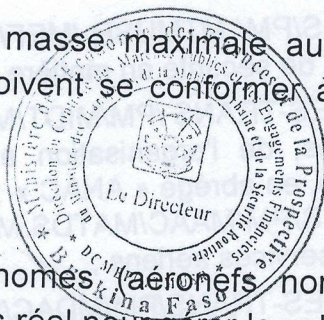
Les aéronefs télépilote d'une masse maximale au décollage supérieure à cent cinquante (150) kilogrammes doivent se conformer à la réglementation applicable aux aéronefs habités.

**Article 4 :**

L'utilisation des aéronefs autonomes (aéronefs non-habités ne permettant pas l'intervention d'un pilote en temps réel pour gérer le vol) est interdite.

**Article 5 :**

Un aéronef télépilote civil ne peut être exploité pour des activités autres que le sport et le loisir au Burkina Faso que s'il est identifié par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et qu'un certificat d'identification est délivré à son propriétaire ou à son représentant légal.



*(Handwritten signature)*

**Article 6 :**

Un système d'aéronef télépiloté (RPAS) ne peut être utilisé au-dessus des zones à statuts particuliers.

**Article 7 :**

Un système d'aéronef télépiloté (RPAS) n'est pas autorisé à transporter des articles pouvant être utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite.

**Article 8 :**

L'utilisation d'un aéronef télépiloté est assujettie à un permis ou à une autorisation d'exploitation délivré par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile après avis favorable des ministères en charge de la défense nationale et de la sécurité.

**Article 9 :**

Le postulant à un permis d'exploitation de système d'aéronef télépiloté (RPAS) soumet un dossier de demande d'autorisation d'exploitation d'aéronefs télépilotés à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, trois (03) mois avant la date prévue de l'exploitation.

**Article 10 :**

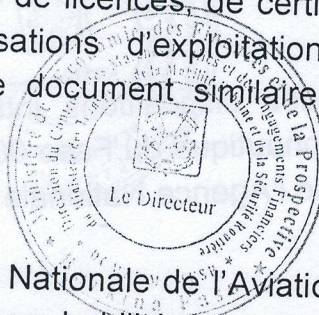
La délivrance du permis ou de l'autorisation d'exploitation est subordonnée à une démonstration avec succès de l'aptitude au vol de l'aéronef télépiloté (RPA) et de l'aptitude de son télépilote, suite à la recevabilité du dossier de candidature.

**Article 11 :**

Les frais afférents à la délivrance de licences, de certificats, de permis, d'extrait de registre d'identification, d'autorisations d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) ou tout autre document similaire sont facturés par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 12 :**

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut faire effectuer, par des inspecteurs ou personnes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour s'assurer qu'un aéronef télépiloté (RPA) et les personnes qui le mettent en œuvre répondent aux dispositions du présent arrêté.



Lors de toute exploitation d'un RPA, une copie de toutes les autorisations requises par le présent arrêté, ainsi que de tout autre document dont les annexes au présent arrêté prévoient la présentation, sont fournis sans délai lors de toute sollicitation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou toute autre autorité compétente. Lesdits documents peuvent être présentés sous format numérique.

**Article 13 :**

En cas de problème de sécurité pour les personnes, les biens et l'environnement ou en cas de non-respect des conditions du présent arrêté, l'utilisation d'un aéronef télépiloté (RPA) ou l'activité d'un exploitant d'aéronef télépiloté peut être interdite ou limitée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 14 :**

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut autoriser des dérogations aux conditions du présent arrêté pour les activités d'intérêt public. Les aéronefs télépilotés identifiés dans un Etat contractant à la Convention de Chicago peuvent obtenir une autorisation d'exploitation au Burkina Faso sur dérogation du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 15 :**

Les dispositions définies dans le document [conditions techniques d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés civils (RAF 06.RPAS)] en annexe au présent arrêté sont applicables à l'exploitation de drones par des exploitants burkinabè sur le territoire national.

**Article 16 :**

En fonction de l'évolution des dispositions internationales, communautaires et nationales, le Règlement Aéronautique du Faso 06.RPAS (RAF 06.RPAS) est mis à jour par le Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 17 :**

Le présent arrêté abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment celles de l'Arrêté n°2019-00013/MTMUSR/SG/ANAC du 06 mai 2019 relatif à aux conditions techniques d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés civils.



*[Handwritten signature]*

5/.

**Article 18 :**

Le Secrétaire Général du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière et le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le **21 JUN 2023**.....2023

  
**Anouyirtole Roland SOMDA**



Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière  
LE MINISTRE



**RAF 06.RPAS**

**CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES  
D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)**

Edition : 2

Date : 5/06/2023

Page 1 sur 77

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA  
SECURITE ROUTIERE**

**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**



**ANNEXE**

**RAF 06.RPAS :**  
**CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION**  
**DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES**  
**CIVILS (RPAS)**

**Edition 2, REV 00, Juin 2023**

**ANNEXE A L'ARRETE N°2023----■ ■ 0 0 54---MTMUSR/SG/ANAC**

**RAF O6.RPAS****CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES  
D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)**

Edition : 2  
Date : 5/06/2023  
Page 2 sur 77

**MAITRISE DU DOCUMENT**

Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
Rédaction	Inspecteur Stagiaire OPS	Boubacar SIMPORE		05/06/2023	<ul style="list-style-type: none"><li>Version papier<ul style="list-style-type: none"><li>- Bibliothèque</li><li>- DEA</li></ul></li><li>Version électronique<ul style="list-style-type: none"><li>- Inspecteurs</li><li>- Site web ANAC</li><li>- Exploitants</li></ul></li></ul>
	SOA	Nicolas Z. KOURA		05/06/2023	
Vérification	DEA	Karim TAPSOBA		05/06/2023	
Validation	Présidente CVRAF (DTA)	Gertrude Thérèse OUEDRAOGO		09 JUN 2023	
Approbation	Directeur Général	Dr Thomas Hyacinthe COMPAORE		12 JUN 2023	

**HISTORIQUE DES MODIFICATIONS**

Edition/Amt.	Date	Justification
02/00	Juin 2023	<ul style="list-style-type: none"><li>Prise en compte des dispositions de la loi n° 013- 2019/AN du 30 avril 2019 portant code de l'aviation civile au Burkina Faso.</li><li>Prise en compte des dispositions de la loi n° 028- 2021/AN du 17 mai 2021 portant régime juridique applicable aux drones civils au Burkina Faso.</li></ul>

**RAF 06.RPAS****CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES  
D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)****Edition : 2**  
**Date : 5/06/2023**  
**Page 3 sur 77****LISTE DE DIFFUSION CONTROLEE**

<b>N° exemplaire</b>	<b>Format</b>	<b>Destinateur</b>
<i>01</i>	<i>Papier + Electronique</i>	<i>SOA</i>
<i>02</i>	<i>Electronique</i>	<i>DEA, DANAS</i>
<i>03</i>	<i>Electronique</i>	<i>IGQSS</i>
<i>04</i>	<i>Electronique</i>	<i>Réservé</i>
<i>05</i>	<i>Electronique</i>	<i>Exploitants</i>
<i>06</i>	<i>Electronique</i>	<i>Réservé</i>
<i>07</i>	<i>Papier &amp; Electronique</i>	<i>Cellule informatique et documentations (CID)</i>



**RAF O6.RPAS****CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES  
D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)**Edition : 2  
Date : 5/06/2023  
Page 5 sur 77**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

Section	Pages	D'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PDG	0	02	05 Juin 2023	00	-
MD	1	02	05 Juin 2023	00	-
LDC	2	02	05 Juin 2023	00	-
LDA	3	02	05 Juin 2023	00	-
LPE	4	02	05 Juin 2023	00	-
TM	5	02	05 Juin 2023	00	-
ABV	9	02	05 Juin 2023	00	-
DEF	10	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.0	15	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.1	16	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.2	19	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.3	22	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.4	24	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.5	33	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.6	45	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.7	49	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.8	51	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.9	53	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.10	54	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.11	56	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.12	60	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.13	63	02	05 Juin 2023	00	-
CHP.14	64	02	05 Juin 2023	00	-
AP.1	66	02	05 Juin 2023	00	-
AP.2	68	02	05 Juin 2023	00	-
AP.3	70	02	05 Juin 2023	00	-
AP.4	71	02	05 Juin 2023	00	-
AP.5	72	02	05 Juin 2023	00	-
AP.6	73	02	05 Juin 2023	00	-
AP.7	76	02	05 Juin 2023	00	-
AP.8	77	02	05 Juin 2023	00	-
AP.9	78	02	05 Juin 2023	00	-

**TABLE DES MATIERES**

<b>LISTE DE DIFFUSION CONTROLEE .....</b>	<b>3</b>
<b>LISTE DES AMENDEMENTS .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....</b>	<b>5</b>
<b>ABREVIATIONS.....</b>	<b>10</b>
<b>DEFINITIONS : .....</b>	<b>11</b>
<b>CHAPITRE 0 : GENERALITES.....</b>	<b>16</b>
0.1. Applicabilité .....	16
0.2. Respect des lois, règlements et procédures .....	16
0.3. Survol du territoire et hors territoire.....	16
<b>CHAPITRE 1 : REGLES DE L'AIR .....</b>	<b>17</b>
1.1. Dispositions générales .....	17
1.2. Opérations de jour .....	17
1.3. Opérations visuelles ou à vue (VLOS ou EVLOS).....	17
1.4. Opérations hors vue (BVLOS).....	18
1.5. Exploitation à proximité d'aéronefs, règles de priorité.....	18
1.6. Exploitation en espace aérien contrôlé .....	19
1.7. Exploitation en espace aérien non contrôlé .....	19
1.8. Opérations dans un espace à statut particulier.....	19
1.9. Opérations dans le voisinage d'un aérodrome.....	19
<b>CHAPITRE 2 : MARQUES ET IDENTIFICATION DES AERONEFS TELEPILOTES.....</b>	<b>20</b>
2.1. Privilèges et conditions d'identification .....	20
2.2. Demande d'identification .....	20
2.3. Certificat d'identification .....	20
2.4. Registre d'aéronefs télépilotes .....	21
2.5. Marques d'identification .....	22
2.6. Plaque d'identification.....	22
<b>CHAPITRE 3: NAVIGABILITE DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES .....</b>	<b>23</b>
3.1. Généralités.....	23
3.2. Déclaration et autorisation d'aptitude au vol .....	23
3.3. Certificat de conformité ou de navigabilité .....	24
3.4. Maintenance et inspection .....	24
<b>CHAPITRE 4 : FORMATION.....</b>	<b>25</b>
4.1. Télépilote d'activités particulières.....	25



## RAF O6.RPAS

### CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)

Edition : 2  
Date : 5/06/2023  
Page 7 sur 77

4.1.1. Dispositions générales .....	25
4.1.3. Licence de télépilote .....	25
4.1.3.1. Privilèges et conditions d'obtention de la licence de télépilote.....	25
4.1.3.2. Délivrance d'une licence de télépilote.....	27
4.1.3.3. Apposition de qualifications RPL.....	27
4.1.3.4. Renouvellement d'une licence de télépilote .....	28
4.2. Instructeurs de vol RPAS.....	28
4.3. Examineurs de vol RPAS .....	28
4.4. Formation observateur RPA .....	29
4.5. Opérateur de charge utile.....	30
4.6. Exigences liées aux autres membres d'équipage .....	30
4.7. Technicien de maintenance de système d'aéronefs télépilotes .....	30
4.8. Télépilote d'aéromodélisme .....	30
4.8.1. Conditions requises.....	30
4.8.2. Attestation de suivi de formation .....	31
4.9. Révocation, suspension ou limitation.....	31
<b>CHAPITRE 5 : REGLES D'EXPLOITATION .....</b>	<b>32</b>
5.1. Autorisation d'exploitation ou d'utilisation de RPAS .....	32
5.2. Manuel d'exploitation ou d'activité particulière .....	32
5.3. Obligations des propriétaires et exploitants de RPAS .....	33
5.4. Opérations spéciales.....	33
5.5. Préparation d'une opération d'aéronef télépilote .....	34
5.6. Limitations d'exploitation pour un aéronef télépilote .....	35
5.7. Opérations dangereuses.....	35
5.8. Exploitation de plusieurs aéronefs télépilotes .....	35
5.9. Exploitation à proximité d'aéronefs, règles de priorité.....	35
5.10. Exploitation au-dessus des personnes.....	36
5.11. Système de gestion de la sécurité (SGS).....	36
5.11.1. Mise en place du système de gestion de la sécurité .....	36
5.11.2. Compte rendu d'évènements de sécurité .....	36
5.11.3. Notification .....	37
5.12. Analyse de risque des exploitations envisagées.....	37
5.13. Situations d'urgence .....	38
5.13.1. Perte de liaison – Généralités.....	38
5.13.2. Perte de liaison durant une opération autorisée en hors vue.....	38



## RAF O6.RPAS

### CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)

Edition : 2  
Date : 5/06/2023  
Page 8 sur 77

5.13.3. Interruption du vol.....	39
5.13.4. Exigences liées à l'équipement d'urgence.....	39
5.14. Obligations et responsabilités de l'exploitant .....	39
5.15. Obligations et responsabilités du télépilote d'activités particulières .....	40
5.16. Exigences liées aux autres membres d'équipage .....	41
5.17. Observateur visuel .....	41
5.18. Conservation des documents .....	42
5.19. Assurance.....	42
5.20. Bilan annuel d'activités .....	43
5.21. Suspension, retrait ou limitation .....	43
5.22. Sanctions.....	43
<b>CHAPITRE 6 : EXPLOITATION COMMERCIALE PERMANENTE DES RPAS .....</b>	<b>44</b>
6.1. Conformité au permis d'exploitation du RPAS .....	44
6.2. Demande du permis d'exploitation de RPAS (PER) .....	44
6.3. Certification d'un postulant à un PER.....	45
6.4. Délivrance d'un PER.....	46
6.5. Validité et renouvellement d'un PER.....	46
6.6. Amendement ou modification d'un permis d'exploitation de RPAS .....	46
6.7. Personnel requis pour une exploitation commerciale des RPAS .....	47
<b>CHAPITRE 7. EXPLOITATION COMMERCIALE PONCTUELLE (VOL A VUE).....</b>	<b>48</b>
7.1. Demande d'autorisation d'exploitation ponctuelle .....	48
7.2. Délivrance d'une autorisation d'exploitation commerciale ponctuelle .....	49
<b>CHAPITRE 8. EXPLOITATION PRIVEE DES RPAS .....</b>	<b>50</b>
8.1. Demande d'autorisation d'exploitation privée .....	50
8.2. Délivrance d'une autorisation d'exploitation privée .....	51
<b>CHAPITRE 9 : OPERATIONS DE RPAS A DES FINS DE LOISIRS ET DE SPORT .....</b>	<b>52</b>
9.1. Applicabilité .....	52
9.2. Espace autorisé.....	52
<b>CHAPITRE 10 : COMMUNICATION.....</b>	<b>53</b>
10.1. Communication avec l'aéronef télépilote .....	53
10.2. Communication avec une unité ATS.....	53
10.3. Exigences liées aux communications entre les membres d'équipage.....	54
10.4. Coordination avec le fournisseur de services de la circulation aérienne .....	54
<b>CHAPITRE 11. ORGANISME DE FORMATION .....</b>	<b>55</b>



11.1. Exigences applicables aux organismes nationaux .....	55
11.2. Demande d'agrément.....	55
11.3. Délivrance d'un agrément d'OFA.....	55
11.4. Validité et renouvellement d'un agrément d'OFA .....	56
11.5. Evaluation et vérification .....	56
11.6. Retrait d'agrément.....	56
11.7. Manuel des spécifications de l'organisme de formation.....	56
11.8. Programme de formation .....	57
11.9. Locaux, Installations, Equipement, Matériels et moyens.....	57
11.10. Dossier de formation .....	58
<b>CHAPITRE 12 : AERODROMES ET SITES D'EXPLOITATION .....</b>	<b>59</b>
12.2. Aires de décollage et d'atterrissage sur les sites d'exploitation .....	59
12.3. Aérodomes utilisés par des RPAS.....	59
12.4. Terrain d'aéromodélisme .....	59
12.5. Terrain utilisé pour la formation pratique.....	60
<b>CHAPITRE 13 : SURVEILLANCE.....</b>	<b>62</b>
<b>CHAPITRE 14 : SURETE ET PROTECTION DE LA VIE PRIVEE .....</b>	<b>63</b>
14.1. Vérification d'antécédents Vérification d'antécédents du télépilote ou du propriétaire.....	63
14.2. Mesures de sûreté de l'exploitant ou du propriétaire .....	63
14.3. Notification à l'autorité et aux personnes de la zone d'exploitation .....	63
14.4. Confidentialité et vie privée des autres.....	64
<b>APPENDICE 1 : EVOLUTION D'AERONEF TELEPILOTE A PROXIMITE DES .....</b>	<b>65</b>
<b>APPENDICE 2 : CONTENU MINIMAL DU MANUEL DE VOL DU RPAS OU .....</b>	<b>67</b>
<b>APPENDICE 3 : CONTENU MINIMAL DU MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'OFA .....</b>	<b>69</b>
<b>APPENDICE 4 : CONTENU MINIMAL DU RAPPORT D'ANALYSE DE SECURITE .....</b>	<b>70</b>
<b>APPENDICE 5 : CONTENU DU MANUEL D'EXPLOITATION OU MANUEL D'ACTIVITES.....</b>	<b>71</b>
<b>APPENDICE 6 : CONNAISSANCES THEORIQUES RELATIVES AU PILOTAGE DE RPA.....</b>	<b>72</b>
<b>APPENDICE 7 : CONNAISSANCES PRATIQUES RELATIVES AU PILOTAGE DE RPA .....</b>	<b>75</b>
<b>APPENDICE 8 : SPECIMEN CARTE D'INDENTIFICATION D'AERONEF TELEPILOTE .....</b>	<b>76</b>
<b>APPENDICE 9 : SPECIMEN DE PERMIS D'EXPLOITATION (PER) .....</b>	<b>77</b>

**ABREVIATIONS**

- ANAC** : Agence Nationale de l'Aviation Civile
- ATS** : Air Traffic Services (Services de la Circulation Aérienne)
- IFR** : Instrument Flight Rules (Règles de vol aux Instruments)
- MAP** : Manuel d'Activités Particulières
- RPA** : Remotely Piloted Aircraft (Aéronef télépiloté)
- RPAS** : Remotely Piloted Aircraft System (Système d'aéronef télépiloté)
- VFR** : Visual Flight Rules (Règles de vol à vue)
- A.I.P** : Aeronautical Information Publication  
(Publication d'information aéronautique)
- VLOS** : Visual Line Of Sight (Vol en visibilité directe)
- EVLOS** : Extended Visual Line Of Sight (Vol en visibilité directe étendu)
- BVLOS** : Beyond Visual Line Of Sight (Au-delà de la visibilité directe)
- ATC** : Air Traffic Control (Contrôle de la circulation aérienne)
- GNSS** : Global Navigation Satellite System  
(Ensemble des systèmes de navigation par satellite)
- C2** : Commande et contrôle
- RPL** : Drone Pilot (RPL)
- TMA** : Technicien de maintenance d'aéronef
- VMC** : Conditions météorologiques de vol à vue
- SGS** : Système de Gestion de la Sécurité :

**DEFINITIONS :**

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

**Accident.** Un événement lié à l'exploitation d'un aéronef sans pilote qui a lieu entre le moment où l'aéronef est prêt à se déplacer dans le but d'effectuer un vol jusqu'à ce qu'il se pose à la fin du vol et que le système de propulsion primaire soit arrêté, où

1. Une personne est mortellement ou gravement blessée pour raison d'être en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, incluant les parties détachées de l'aéronef, sauf lorsque les blessures sont de causes naturelles, auto-infligées ou infligées par d'autres personnes.
2. L'aéronef subit des dommages ou des défaillances structurelles qui :
  - a. affectent la résistance structurale, les performances ou les caractéristiques de vol de l'aéronef, et ;
  - b. demandent normalement une réparation majeure ou le remplacement du composant affecté; système de guidage et de propulsion.
3. L'aéronef est perdu ou complètement inaccessible.

**Activité particulière.** Utilisation d'un aéronef télépiloté à des fins autres que l'aéromodélisme et l'expérimentation dans le cadre d'une transaction commerciale ou non.

**Aérodrome.** Une zone définie sur la terre ou sur l'eau (y compris les bâtiments, installations et équipements) destinée à être utilisée en tout ou en partie pour l'arrivée, le départ et le mouvement de surface des aéronefs.

**Aérodrome contrôlé.** Aérodrome dont un service de contrôle de la circulation aérienne est fourni.

**Aéromodélisme.** Utilisation d'aéronef télépiloté à des fins de loisir ou de compétition (sport)

**Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Aéronefs sans pilote.** Un aéronef conçu pour voler sans pilote à bord.

**Aéronef piloté à distance ou aéronef télépiloté (RPA) (communément appelé drone).** Un aéronef sans pilote piloté depuis une station de pilotage éloignée.

**Atténuation des risques.** Le processus d'incorporation de défenses ou de contrôles préventifs pour réduire la gravité et ou la probabilité d'un danger.

**Autorisation de contrôle de la circulation aérienne.** Autorisation d'un aéronef de procéder dans les conditions spécifiées par une unité de contrôle de la circulation aérienne.

**Autorité ATS appropriée.** L'autorité compétente désignée par l'Etat responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien concerné.

**Autorité compétente.** L'autorité ayant compétence juridique sur la zone dans laquelle l'aéronef concerné est exploité.



**Avis d'évitement de trafic.** Avis fournis par un service de la circulation aérienne précisant les manoeuvres pour aider un pilote à éviter une collision.

**Communications par liaison de données.** Une forme de communication destinée à l'échange de messages via une liaison de données.

**Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques exprimées en termes de visibilité, de distance des nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques visuelles.

**Conditions météorologiques visuelles.** Conditions météorologiques exprimées en termes de visibilité, de distance du nuage et du plafond, égales ou supérieures aux minima spécifiés.

**Consigne de sécurité.** Une consigne de sécurité est un document émis ou adopté par une autorité aéronautique compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise.

**Contrôle opérationnel.** L'exercice de l'autorité sur l'initiation, la poursuite, la déviation ou la fin d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, de la régularité et l'efficacité du vol.

**Détecter et éviter.** La capacité de voir, de pressentir ou de détecter des conflits de circulation ou d'autres dangers et de prendre les mesures appropriées.

**Espace aérien à usage réservé.** Espace aérien de dimensions spécifiées attribué à un usage spécifique à un ou plusieurs utilisateurs.

**Espace aérien contrôlé.** Un espace aérien de dimensions définies dans lequel le service de contrôle de la circulation aérienne est fourni conformément à la classification de l'espace aérien ;

**Expérimentation.** Utilisation d'un aéronef autre qu'un aéromodèle à des fins d'essais ou de contrôle. Les vols de démonstration réalisés avec des aéronefs en cours d'expérimentation sont considérés, pour la définition des conditions applicables, comme relevant de l'activité d'expérimentation.

**Exploitation d'aéronef d'Etat sans pilote.** Exploitation aérienne sans pilote impliquant la fourniture de services publics (gouvernementaux).

**Exploitation de classe 2.** Toute activité aéronautique au cours de laquelle un RPA d'une masse maximale au décollage inférieure à 5kg est utilisé pour des activités telles que la photographie aérienne, l'arpentage et l'observation et présentant un risque faible pour la sécurité aérienne, les personnes et les biens au sol ;

**Facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, à l'exploitation et à la maintenance et qui visent à assurer une interface sûre entre l'élément humain et les autres composants du système en prenant en compte la performance humaine ;



**Fatigue.** Etat physiologique de capacité mentale ou physique réduite résultant de la perte de sommeil ou d'éveil prolongé, de la phase circadienne ou de la charge de travail (activité mentale et / ou physique) pouvant nuire à la vigilance et à la capacité d'un membre d'équipage dans l'exécution de ses tâches.

**IFR.** Règles de Vol aux instruments.

**Incident.** Un événement, autre qu'un accident, associé à l'exploitation d'un aéronef qui affecte ou pourrait affecter la sécurité de l'exploitation.

**Informations de trafic.** Renseignements émis par une unité de services de la circulation aérienne pour alerter un pilote sur d'autres trafics aériens connus ou observés qui peuvent être à proximité de la position ou de la route de vol prévue et pour aider le pilote à éviter une collision.

**Instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA).** Un ensemble de données descriptives, de planification de la maintenance et d'instructions d'exécution, élaboré par un titulaire d'organisme de conception agréé conformément à la base de certification du le produit aéronautique. Les ICAs fournissent aux exploitants aériens les informations nécessaires pour élaborer leur propre programme d'entretien et pour les organismes de maintenance agréés d'établir les instructions d'exécution.

**Lien de commande et de contrôle (C2).** La liaison de données entre l'aéronef piloté à distance et la station de pilotage pour la gestion du vol.

**Maintenance.** L'exécution des tâches requises pour assurer le maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris une ou une combinaison de révision, d'inspection, de remplacement, de rectification de défauts et de réalisation d'une modification ou d'une réparation.

**Maintien de la navigabilité.** L'ensemble des processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce est conforme aux exigences de navigabilité applicables et demeure dans un état de fonctionnement sûr pendant toute sa durée de vie.

**Manuel d'exploitation d'activités particulières.** Un manuel contenant les procédures, les instructions et les directives à utiliser par le personnel opérationnel dans l'exercice de ses fonctions.

**Manuel d'exploitation du système d'aéronef piloté à distance.** Manuel, acceptable par l'Autorité, contenant des procédures normales, anormales et d'urgence, des listes de vérification, des limitations, des informations de performance, des détails de l'aéronef télépiloté et d'autres documents pertinents au fonctionnement du système d'aéronef télépiloté.

**Opération visuelle (VLOS).** Opération dans laquelle le télépilote maintient un contact visuel direct sans assistance avec l'aéronef télépiloté.

**Observateur visuel.** Membre d'équipage dûment formé chargé d'exécuter des tâches liées à l'évitement des abordages, par exemple surveiller en permanence l'RPA et l'espace aérien à la fois autour du véhicule et suffisamment au-delà de celui-ci (à la recherche d'autres aéronefs, de nuages, d'obstacles et du relief).



**Organisme de contrôle de la circulation aérienne.** Terme générique signifiant indifféremment, centre de contrôle de zone, unité de contrôle d'approche ou tour de contrôle d'aérodrome.

**Organisme des services de la circulation aérienne.** Terme générique désignant différemment l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, le centre d'information de vol ou le service de notification des services de la circulation aérienne.

**Performance humaine.** Capacités et limitations humaines qui ont un impact sur la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes.

**Perte de lien.** Perte de lien de contact de commande avec l'aéronef sans pilote de sorte que le télépilote ne peut plus gérer le vol de l'aéronef.

**Région de contrôle.** Un espace aérien contrôlé s'étendant vers le haut à partir d'une limite spécifiée au-dessus de la surface de la terre.

**Risque de sécurité.** La probabilité et la gravité anticipées des conséquences ou des résultats d'un danger.

**Sécurité.** L'état dans lequel les risques associés aux activités d'aviation liées directement ou en soutien direct à l'exploitation d'aéronefs sont réduits et contrôlés à un niveau acceptable.

**Service de la circulation aérienne.** Terme générique désignant, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne (service de contrôle régional, service de contrôle d'approche ou service de contrôle d'aérodrome).

**Service de contrôle de la circulation aérienne.** Un service fourni aux fins de :

1. Eviter collisions :
  - a. entre les aéronefs, et ;
  - b. sur l'aire de manœuvre, entre l'aéronef et les obstacles, et;
2. Accélérer et maintenir un flux ordonné de trafic aérien.

**Spécifications opérationnelles.** Les autorisations, conditions et limitations associées au certificat d'exploitant de système d'aéronef télépilote et sous réserve des conditions énoncées dans le manuel d'exploitation.

**Station de pilotage à distance.** La composante du système d'aéronef piloté à distance qui contient l'équipement utilisé pour piloter l'aéronef à distance.

**Système d'aéronef piloté à distance (RPAS).** Un aéronef piloté à distance, sa (ou ses) station(s) de pilotage(s) associée(s), les liaisons de commandement et de contrôle requises et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

**Système d'aéronef sans pilote.** Un aéronef et ses éléments associés qui sont exploités sans pilote à bord.

**Télépilote.** Une personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à l'exploitation d'un aéronef piloté à distance et qui manipule les commandes de vol, de façon appropriée pendant le temps de vol.

**Trafic.** Tout aéronef en vol ou en service sur la zone de manœuvre d'un aérodrome.



**Travail aérien.** Exploitation d'aéronef dans laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, l'arpentage, l'observation et la patrouille, la recherche et le sauvetage, la publicité aérienne.

**Visibilité.** La visibilité dans le cadre aéronautique est la plus élevée de:

1. la plus grande distance à laquelle un objet noir de dimensions appropriées, situé près du sol, peut être vu et reconnu lorsqu'il est observé sur un fond lumineux ;
2. la plus grande distance à laquelle les lumières dans le voisinage de 1 000 bougies peuvent être vues et identifiées sur un fond non éclairé.

**VFR.** Règles de Vol à vue.

**Vol contrôlé.** Tout vol soumis à un contrôle aérien.

**Zone d'atterrissage.** La partie d'une zone de mouvement destinée à l'atterrissage ou au décollage d'un aéronef.

**Zone de contrôle.** Un espace aérien contrôlé s'étendant vers le haut depuis la surface de la terre jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

**Zone interdite.** Un espace aérien de dimensions définies, dans lequel tout vol d'aéronef est interdit.



## **CHAPITRE 0 : GENERALITES**

### **0.1. Applicabilité**

La présente annexe s'applique à l'exploitation dans l'espace aérien burkinabè, d'aéronefs civils télépilotes dont le poids maximal au décollage n'excède pas 150 kilogrammes, utilisés pour les activités suivantes :

1. le transport aérien commercial de fret ou de poste ;
2. le travail aérien ;
3. le loisir et le sport ; et
4. autres activités particulières.

### **0.2. Respect des lois, règlements et procédures**

1. Un aéronef télépilote doit être exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans la présente annexe.
2. Le télépilote, le propriétaire et l'exploitant d'aéronef télépilotes doivent connaître et se conformer aux lois, règlements et procédures en vigueur au Burkina Faso dans l'exercice de leurs fonctions.
3. Si un cas de force majeure nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement, le télépilote doit aviser sans délai les autorités locales les plus proches, les services de la circulation aérienne et l'ANAC.

### **0.3. Survol du territoire et hors territoire**

1. Un aéronef télépilote, identifié au Burkina Faso et dont l'exploitant y est domicilié, peut effectuer des vols au-dessus du territoire burkinabè.
2. Le survol d'un autre Etat par un aéronef télépilote identifié au Burkina Faso est interdit par la présente annexe, sauf autorisation expresse de l'Etat concerné.
3. L'exploitant de tout aéronef télépilote doit détenir une autorisation spéciale délivrée par l'ANAC, pour effectuer des vols au-dessus du territoire burkinabè lorsque :
  - a. le siège social de l'exploitant n'est pas domicilié au Burkina Faso ; ou
  - b. les documents de navigabilité ou les autorisations requises ne sont pas délivrés ou acceptés par l'ANAC ; ou
  - c. les compétences du télépilote ne sont pas conformes aux dispositions de la présente annexe.



## CHAPITRE 1 : REGLES DE L'AIR

### 1.1. Dispositions générales

1. Un exploitant ne doit utiliser un système d'aéronef télépiloté (RPAS) que conformément aux dispositions de l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne en vigueur au Burkina Faso.
2. Un exploitant doit prendre les dispositions pour que :
  - a. lorsqu'une situation met la circulation aérienne en danger durant l'exploitation, le télépilote met fin au vol dès que les conditions permettant l'arrêt du vol en toute sécurité sont réunies ;
  - b. durant toutes les phases du vol, le télépilote s'assure que le RPA maintient une liaison de commande et de contrôle continue et le cas échéant, met en œuvre, sans délai, les procédures établies en cas de perte de la liaison ;
  - c. le poste de télépilotage est, pendant toutes les phases du vol, compatible avec le RPA auquel il est connecté ;
  - d. l'aéronef n'effectue un vol que si les conditions météorologiques le long du parcours sont réunies

### 1.2. Opérations de jour

1. Toute opération d'aéronefs télépilotés doit être faite pendant les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
2. Les opérations de nuit sont interdites sauf sur autorisation spéciale de l'ANAC.
3. L'ANAC, peut autoriser, dans les conditions qu'elle détermine et dans le respect des caractéristiques techniques et opérationnelles du RPAS, des opérations de nuit, si celles-ci sont effectuées dans un espace aérien réservé temporairement (TRA) ou dans un espace aérien séparé temporairement (TSA). La publication des espaces TRA et TSA à l'information aéronautique doit prévoir des conditions applicables pour de telles évolutions et sous réserve du respect de ces conditions.

### 1.3. Opérations visuelles ou à vue (VLOS ou EVLOS)

1. Lors de l'exploitation d'un aéronef télépiloté, le télépilote doit maintenir un contact visuel permanent avec l'aéronef télépiloté de sorte à :
  - a. maintenir un contrôle opérationnel de l'aéronef télépiloté ;
  - b. connaître en permanence la position de l'aéronef télépiloté ;
  - c. déterminer le comportement, l'altitude et la direction de l'aéronef télépiloté ;
  - d. surveiller l'espace aérien afin de détecter la présence d'autres aéronefs ou dangers, et ;
  - e. s'assurer que l'aéronef télépiloté ne constitue pas un danger pour la vie ou la propriété d'autrui ;



- f. durant les opérations de vol à vue, la visibilité horizontale est au moins égale à 1,5 fois la distance entre le RPA et le télépilote ou l'observateur RPA. La visibilité horizontale est la visibilité minimale nécessaire pour les opérations dans toutes les directions du plan horizontal ;
2. L'utilisation d'observateurs RPA pour les vols à vue est limitée à deux et la distance entre le télépilote et le RPA ne peut, en aucun cas, conduire à dépasser la portée de la liaison radio du RPAS.

#### **1.4. Opérations hors vue (BVLOS)**

L'exploitant d'un aéronef télépilote doit faire une étude de sécurité acceptée par l'ANAC avant le début de toute opération en hors vue (BVLOS). L'étude de sécurité contient sans s'y limiter, lorsqu'ils sont applicables, les éléments suivants :

1. une description des systèmes de sécurité ;
2. une analyse exhaustive des événements potentiellement dangereux, leurs effets ainsi que les moyens d'atténuation de ces événements ;
3. une liste des alarmes et procédés de détection des pannes ;
4. une liste de procédures à suivre par le télépilote en cas de pannes ou de défauts ;
5. une liste des contrôles pré vol et post-vol ;
6. l'identification des mesures préventives à prendre ;
7. les procédures de gestion des scénarios d'urgence applicables en cas de perte:
  - a. de contrôle de vol dû à la défaillance du servo commande le cas échéant ;
  - b. du pilote automatique, le cas échéant ;
  - c. de puissance de propulsion ;
  - d. de puissance motrice (perte d'un moteur) ;
  - e. tension de batterie faible ;
  - f. de composants de navigation (position ou altitude) ;
  - g. du système global de navigation par satellite (GNSS) ;
  - h. de la liaison de commande et de contrôle (radio control link failure) ;
  - i. du poste de télépilotage (remote pilot station communication failure) ;
  - j. de puissance du poste de télépilotage ;
  - k. de communication avec l'ATC ;
  - l. de communication entre le télépilote et l'observateur RPA, le cas échéant.

#### **1.5. Exploitation à proximité d'aéronefs, règles de priorité**

1. Le télépilote doit rester vigilant afin de détecter et éviter tout risque de conflit avec d'autres aéronefs et engins et doit donner la priorité de passage à ceux-ci de manière à ce qu'il n'en résulte pas un risque de conflit avec d'autres aéronefs.
2. Le télépilote ne doit pas voler au-dessus, en-dessous ou devant un autre aéronef ou un engin à moins qu'il ne soit établi que son aéronef télépilote ne compromettrait pas la sécurité de l'aéronef ou de l'engin concerné.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	Edition : 2
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	Date : 5/06/2023 Page 19 sur 77

3. Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté à proximité d'un autre aéronef de sorte à créer un risque de collision ou d'abordage.

### **1.6. Exploitation en espace aérien contrôlé**

1. Un aéronef télépiloté ne doit pas être exploité dans un espace aérien contrôlé à moins que l'exploitant ait reçu l'autorisation des services de la circulation aérienne.
2. Toute personne exploitant un aéronef télépiloté doit s'assurer que les services de la circulation aérienne sont avisés immédiatement lorsque l'aéronef télépiloté pénètre par inadvertance dans un espace aérien contrôlé.
3. L'exploitation dans un espace aérien contrôlé peut être subordonnée à l'établissement sous l'égide de l'ANAC, d'un protocole d'accord définissant les conditions d'évolution de l'aéronef entre les services ATS et l'exploitant responsable de l'activité. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire lorsque l'aéronef évolue en hors vue.

### **1.7. Exploitation en espace aérien non contrôlé**

Le télépilote qui doit voler dans un espace aérien non contrôlé doit informer par tous moyens l'organisme de contrôle de la circulation aérienne le plus proche.

### **1.8. Opérations dans un espace à statut particulier**

1. Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté dans un espace à statut particulier publié dans l'AIP du Burkina Faso à moins que cette personne ait obtenu une autorisation de l'autorité compétente en charge dudit espace.
2. L'aéronef télépiloté ne doit pas évoluer au-dessus des installations militaires sauf accord des autorités compétentes.

### **1.9. Opérations dans le voisinage d'un aéroport**

1. Nul ne doit opérer un RPAS dans le voisinage :
  - a. et dans un rayon de 10 km autour du point de référence de tout aéroport;
  - b. des trajectoires de décollage et d'approche ;
  - c. des aides à la navigation ;
  - d. du circuit d'aéroport ;
  - e. des hippodromes d'attente en zone terminale.
2. L'aéronef télépiloté évolue hors du voisinage des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs habités et hors de l'emprise d'un aéroport, sauf avec l'accord de l'autorité compétente, du propriétaire ou de l'exploitant et du fournisseur des services de la circulation aérienne sur l'aéroport conformément aux dispositions de l'appendice 1.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	Edition : 2
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	Date : 5/06/2023 Page 20 sur 77

## CHAPITRE 2 : MARQUES ET IDENTIFICATION DES AERONEFS TELEPILOTES

### 2.1. Privilèges et conditions d'identification

1. Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté civil au Burkina Faso pour des activités autres que le sport et le loisir, sauf si l'aéronef télépiloté a été identifié par l'ANAC et qu'un certificat d'identification ait été délivré à son propriétaire ou à son représentant légal.
2. Un aéronef télépiloté acquiert la nationalité burkinabè lorsqu'il est identifié conformément à la présente annexe.
3. Un aéronef télépiloté est éligible à l'identification s'il appartient :
  - a. à un burkinabè ou toute autre personne résidant au Burkina Faso, et ayant au moins dix-huit (18) ans révolu à la date de soumission de la demande ; ou
  - b. à une société constituée en vertu des lois du Burkina Faso.

### 2.2. Demande d'identification

1. Tout postulant à un certificat d'identification d'aéronef télépiloté doit soumettre sa demande au moins trois (03) mois avant la date prévue d'exploitation dudit aéronef.
2. Sauf indication contraire de l'ANAC, la demande d'identification doit comprendre au moins ce qui suit :
  - a. un formulaire de demande d'identification d'aéronef télépiloté dûment rempli et signé par le postulant;
  - b. une copie du titre de propriété de l'aéronef télépiloté;
  - c. une copie de la pièce d'identité (CNIB/Passeport) en cours de validité du postulant ou son représentant légal, ou une copie des statuts de la personne morale;
  - d. une copie du certificat de résidence si le postulant est de nationalité étrangère;
  - e. une autorisation d'achat ou d'importation de l'aéronef télépiloté délivrée par les autorités compétentes;
  - f. un certificat ou document de radiation du registre étranger si l'aéronef télépiloté a été identifié à l'étranger.
3. Le postulant à un certificat d'identification fait l'objet d'une vérification d'antécédents de moralité. Le résultat de la vérification d'antécédents de moralité du postulant est effectuée par les autorités compétentes lors du processus de délivrance d'une autorisation d'achat ou d'importation de l'aéronef télépiloté.

### 2.3. Certificat d'identification

1. Si le demandeur satisfait aux exigences d'identification, l'ANAC enregistre l'aéronef télépiloté en attribuant un numéro d'identification et délivre un certificat d'identification au propriétaire ou son représentant légal.
2. A sa demande, un postulant peut se voir communiquer une marque d'identification avant l'achat d'un aéronef télépiloté afin de la faire apposer par le constructeur.



3. Le titulaire du certificat d'identification notifie, dans les trente (30) jours, au Directeur général de l'ANAC, tout fait appelant une modification des éléments mentionnés au certificat d'immatriculation de l'aéronef télépiloté.
4. L'ANAC, peut rayer d'office l'inscription dans le registre d'aéronef télépiloté lorsque l'aéronef télépiloté est hors d'usage.
5. La radiation est notifiée à la personne à qui le certificat d'identification avait été délivré.
6. Un certificat de radiation est délivré à toute personne détenteur de certificat d'identification de l'aéronef télépiloté concerné qui en fait la demande.
7. Un spécimen du certificat d'identification d'aéronef télépiloté figure en appendice 8 à la présente annexe.

#### **2.4. Registre d'aéronefs télépilotés**

1. L'ANAC établit et tient à jour un registre d'aéronefs télépilotés contenant les informations suivantes :
  - a. le numéro du certificat d'identification;
  - b. la marque d'identification attribuée à l'aéronef télépiloté;
  - c. le nom du fabricant et la désignation du constructeur de l'aéronef télépiloté ;
  - d. le numéro de série de l'aéronef télépiloté ;
  - e. le nom et l'adresse du propriétaire ;
  - f. l'utilisation ou les conditions relatives à l'identification de l'aéronef télépiloté.
2. Si un aéronef télépiloté est loué ou fait l'objet d'un contrat de location, d'affrètement ou d'un contrat de location-vente à une personne remplissant les conditions de demande d'identification, l'ANAC enregistre temporairement l'aéronef télépiloté aux noms des parties au contrat d'affrètement ou de location-vente pour la durée du contrat de location, d'affrètement ou de location-vente.
3. Le certificat d'identification d'aéronef télépiloté n'est ni cessible, ni transférable.
4. Un extrait du registre d'aéronefs télépilotés est délivré à toute personne remplissant les conditions qui en fait la demande.
5. Aucun aéronef télépiloté identifié à l'étranger n'est enregistré au Burkina Faso avant d'avoir été rayé du registre étranger le cas échéant.
6. L'identification à l'étranger d'un RPAS antérieurement inscrit au registre d'aéronef télépiloté burkinabè, ne produit d'effet que si son inscription au registre d'aéronefs télépilotés burkinabè a préalablement été rayée.



## 2.5. Marques d'identification

1. Tout aéronef télépiloté inscrit au registre d'aéronefs télépilotés porte les lettres XT suivies d'un trait horizontal puis d'un groupe de minimum trois caractères constitué soit par des lettres, soit par une combinaison de lettres et de chiffres.
2. Les marques d'identification doivent être clairement affichées sur l'aéronef télépiloté.
3. Les marques d'identification doivent être aussi visibles que lisibles possible.
4. Toutefois, l'ANAC peut autoriser à déroger à cette exigence si la taille de l'aéronef ne permet pas d'être ainsi marquée.

## 2.6. Plaque d'identification

1. Un aéronef télépiloté doit avoir une plaque d'identification sur laquelle sont inscrites les marques d'identification en matériau à l'épreuve du feu.
2. La plaque d'identification doit être proportionnée à la taille de l'aéronef télépiloté et apposée visiblement à l'extérieur dudit aéronef.



## CHAPITRE 3: NAVIGABILITE DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES

### 3.1. Généralités

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit s'assurer que tous ses composants sont en état de fonctionnement et en conformité avec le programme d'entretien.
2. Tout aéronef télépiloté qui a reçu un certificat de type et qui a été identifié au Burkina Faso doit détenir un certificat de conformité ou de navigabilité délivré par l'ANAC avant son exploitation sur le territoire national.
3. Il incombe à l'exploitant de l'aéronef télépiloté de s'assurer que le système d'aéronef télépiloté est en état de navigabilité avant d'effectuer une opération aérienne. L'état de navigabilité signifie que les conditions suivantes sont au moins réunies :
  - a. le système d'aéronef télépiloté a été entretenu conformément au programme et au calendrier de maintenance indiqués par le constructeur;
  - b. les exigences de toute consigne de navigabilité (ou document équivalent) publiée par le constructeur de l'aéronef, du poste de commande, ou de tout autre composant secondaire ont été mises en œuvre;
  - c. toutes les modifications et les réparations apportées au système d'aéronef télépiloté ont été effectuées conformément aux instructions du constructeur et aucune modification non approuvée n'a été effectuée;
  - d. tout l'équipement du système d'aéronef télépiloté nécessaire pour un vol en sécurité est en état de fonctionnement.
4. Il est interdit d'utiliser un système d'aéronef télépiloté s'il n'est pas en état de fonctionner en toute sécurité. Cette condition doit être déterminée lors de la visite prévol.
5. Le télépilote doit interrompre le vol lorsqu'il sait ou présume que la poursuite du vol constituerait un danger pour les autres aéronefs, les personnes ou les biens.

### 3.2. Déclaration et autorisation d'aptitude au vol

1. Les aéronefs télépilotés d'une masse inférieure ou égale à 25 kg et qui ne détiennent pas de certificat de type, ne sont pas soumis au processus de certification de navigabilité.
2. En dehors des aéronefs télépilotés utilisés pour le loisir et le sport, tout détenteur ou exploitant d'aéronef télépiloté non soumis au processus de certification de navigabilité doit, tous les douze (12) mois soumettre à l'ANAC une déclaration indiquant que son aéronef télépiloté est apte au vol.
3. L'ANAC accepte la déclaration et transmet à l'exploitant une autorisation d'aptitude au vol valide douze (12) mois maximum après une inspection et une démonstration satisfaisante de l'aéronef télépiloté.



### **3.3. Certificat de conformité ou de navigabilité**

1. Sont soumis au processus de certification de conformité ou de navigabilité :
  - a. les aéronefs télépilotes d'une masse inférieure ou égale à 25 kg et qui détiennent un certificat de type, ou
  - b. les aéronefs télépilotes d'une masse supérieure à 25 kg.
2. Sur demande du propriétaire ou de l'exploitant, l'ANAC lui transmet un certificat de conformité ou de navigabilité valide douze (12) mois maximum après une inspection et une démonstration satisfaisante de l'aéronef télépilote.

### **3.4. Maintenance et inspection**

Le télépilote, l'exploitant ou le propriétaire d'un système d'aéronef télépilote doit :

1. maintenir le système de l'aéronef télépilote dans des conditions permettant un fonctionnement sûr;
2. inspecter le système de l'aéronef télépilote avant tout vol afin de déterminer si le système est en état de fonctionner en toute sécurité ;
3. tenir à jour un registre de toutes les vérifications effectuées avant chaque opération de vol. Ces enregistrements pourraient être consultés au besoin par les autorités compétentes.



## CHAPITRE 4 : FORMATION

### 4.1. Télépilote d'activités particulières

#### 4.1.1. Dispositions générales

1. Nul ne peut piloter un aéronef télépiloté dans le cadre d'activités particulières s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote en état de validité délivrée ou validée par l'ANAC.
2. Un télépilote, un instructeur de vol RPAS ou un examinateur RPAS ne peut pas exercer les privilèges de ses fonctions s'il:
  - a. se trouve sous l'emprise de l'alcool (Taux d'alcool inférieure à 0,5g par litre de sang), de la drogue ou de substances psychoactives, prescrit ou non prescrit,
  - b. a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.
3. Un relevé détaillé de tous les vols effectués en qualité de télépilote est inscrit sur un carnet de vol de télépilote.
4. Le carnet de vol de télépilote contient, pour chaque vol effectué, au moins les informations suivantes :
  - a. la date de chaque vol ;
  - b. les noms, prénom et date de naissance du télépilote ;
  - c. la marque d'identification de l'aéronef télépiloté;
  - d. les zones de décollage et d'atterrissage indiquées par les coordonnées GPS ;
  - e. l'heure de décollage ;
  - f. l'heure d'atterrissage ;
  - g. le temps de vol ;
  - h. le type d'activité ;
  - i. le cas échéant, les noms de toute autre personne impliquée lors des opérations de vol et notamment du ou des observateur(s) d'aéronefs télépilotés.

#### 4.1.3. Licence de télépilote

1. Nul ne doit effectuer des vols à l'aide d'aéronefs télépilotés à moins de détenir une licence burkinabè de télépilote assortie d'une qualification d'aéronefs télépilotés.
2. Une licence de télépilote délivrée par une autorité d'aviation civile d'un pays tiers peut être validée par l'ANAC dans le but de permettre au titulaire d'effectuer des vols sur des aéronefs télépilotés identifiés au Burkina Faso.

##### 4.1.3.1. Privilèges et conditions d'obtention de la licence de télépilote

1. A partir du 03 novembre 2022, les dispositions complémentaires relatives à la qualification des télépilotes énoncées au RAF01.1 s'appliqueront.
2. La licence de télépilote atteste l'aptitude du titulaire à piloter des aéronefs télépilotés immatriculés au Burkina Faso.



### 3. Conditions d'âge

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

### 4. Formation théorique

a. Le postulant doit avoir des connaissances avérées dans les matières suivantes conformément à l'appendice 6:

i.droit aérien ;

ii.connaissances générales des RPA ;

iii.préparation du vol, performance et chargement ;

iv.performances humaines ;

v.météorologie ;

vi.navigaton ;

vii.procédures opérationnelles ;

viii.principes de vol ;

ix.radiotéléphonie ;

x.cadre légal relatif à la protection de la vie privée et au traitement des données à caractère personnel ;

b. La formation théorique doit être dispensée dans un organisme de formation agréé ou validé et le programme de formation accepté par l'ANAC.

### 5. Examen relatif aux connaissances théoriques

Tout postulant à la licence de télépilote doit réussir à l'examen théorique avant de suivre la formation pratique.

### 6. Formation pratique

a. La formation pratique doit être dispensée dans un organisme de formation agréé. Un modèle de syllabus de formation qui doit être accepté par l'ANAC est présenté à l'Appendice 7;

b. Avant de débiter la formation pratique, le candidat doit être titulaire d'au moins un certificat médical de classe 3 en cours de validité.

c. Avant de se présenter à l'examen pratique pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification, le candidat doit :

i.avoir réussi l'examen théorique RPAS au cours des 12 mois précédant la date de présentation à l'épreuve pratique ;

ii.fournir la recommandation pour l'examen, établie par l'instructeur de vol RPAS responsable de sa formation pratique ;

d. La formation pratique et l'examen pratique sont effectués sur un terrain autorisé l'ANAC conformément au point 12.5.

7. Le candidat à une licence de télépilote ou à une qualification y associée démontre devant un examinateur RPAS, désigné par l'ANAC, qu'il est capable d'appliquer les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres déterminées à l'appendice 3 en toute sécurité.

**4.1.3.2. Délivrance d'une licence de télépilote**

1. La demande d'une licence de télépilote assortie d'une qualification d'aéronef télépilote est adressée à l'ANAC dans les conditions prescrites par la présente annexe.
2. Le dossier de demande doit comprendre :
  - a. un formulaire de demande dûment rempli et signé par le postulant ;
  - b. une copie d'un document d'identification du postulant ;
  - c. un rapport de test de connaissances théoriques ou attestation ou brevet théorique de télépilote ;
  - d. un rapport de test de compétences pratiques;
  - e. un justificatif de la capacité du postulant à lire, parler, écrire et comprendre le français ;
  - f. un document attestant qu'il a suivi avec succès la formation de radiotéléphonie;
  - g. une copie du certificat médical de classe 3.
  - h. un certificat de casier judiciaire datant de moins de trois (03) mois.
3. Si le candidat répond aux conditions visées, l'ANAC lui délivre la licence de télépilote.
4. Une licence de télépilote délivrée dans les conditions de la présente annexe est valable à vie.
5. La qualification d'aéronef télépilote apposée sur la licence est valide pour vingt-quatre (24) mois.
6. Le titulaire d'une licence de télépilote ne peut exercer les privilèges de sa licence que lorsqu'il est en possession d'un certificat médical de classe 3 en cours de validité ;

**4.1.3.3. Apposition de qualifications RPL**

1. La qualification RPL détermine le type de RPA sur lesquels les privilèges conférés par la licence peuvent s'exercer.
2. La réussite des examens imposés pour l'obtention d'une licence de télépilote confère au candidat la qualification pour le type de RPA utilisé lors de ces épreuves.
3. Les qualifications sont accordées et réparties comme suit :
  - a) RPL-A : RPA à ailes fixes ;
  - b) RPL-MR : RPA à voilures tournantes (Hélicoptères et multi-rotors) ;
  - c) RPL-S : tout autre RPA que les RPA à ailes fixes ou les RPA à voilure tournante.
4. Une qualification de type supplémentaire est délivrée au candidat pour ce type de RPA qui a démontré à un examinateur RPAS une connaissance théorique et pratique adaptée à la qualification demandée.



#### **4.1.3.4. Renouvellement d'une licence de télépilote**

1. Pour renouveler une licence de télépilote, le télépilote doit au cours des 24 mois précédents, effectué en tant que télépilote au moins 10 vols pour une durée totale d'au moins 3 heures ;
2. Le titulaire d'une licence de télépilote qui ne répond pas aux exigences fixées au paragraphe ci-dessus doit passer avec succès un test pratique avec un examinateur de vol RPAS avant de pouvoir exercer à nouveau les privilèges de sa licence.
3. A partir du 03 novembre 2022, les dispositions complémentaires relatives à la qualification des télépilotes énoncées au RAF01.1 s'appliqueront.

#### **4.2. Instructeurs de vol RPAS**

1. Nul ne peut dispenser l'instruction requise pour la délivrance d'une licence de télépilote ou la délivrance ou le renouvellement d'une qualification associée s'il :
  - a. n'est titulaire d'une licence de télépilote en cours de validité ;
  - b. ne dispose d'une expérience de vol d'au moins 100 heures comme télépilote ;
  - c. n'a réussi l'examen pratique comme instructeur de vol RPAS devant un examinateur RPAS expérimenté et autorisé par l'ANAC.
2. L'ANAC, délivre une autorisation d'instructeur de vol RPAS sous la forme d'une mention correspondante sur la licence de télépilote au candidat remplissant les conditions ci-dessus.
3. L'autorisation d'instructeur de vol RPAS est valable pour une durée de 3 ans.
4. L'autorisation d'instructeur de vol RPAS est renouvelée par l'ANAC si :
  - a. l'instructeur de vol RPAS a effectué au moins 30 heures en tant qu'instructeur de vol RPAS ou examinateur RPAS au cours de la période de validité de l'autorisation, ou
  - b. le candidat a réussi à une évaluation des compétences devant un examinateur RPAS, autorisé par l'ANAC.
5. La qualification d'instructeur de vol RPAS autorise son titulaire à dispenser l'instruction en vue de l'obtention d'une licence de télépilote ou d'une qualification y associée, s'il est lui-même titulaire de cette qualification.

#### **4.3. Examineurs de vol RPAS**

1. L'ANAC désigne, parmi les titulaires d'une autorisation d'instructeur de vol RPAS en cours de validité, les examineurs RPAS sur la base de l'expérience, des qualifications et de la personnalité de l'instructeur notamment sa moralité, son intégrité, et son objectivité.
2. L'autorisation d'examineur RPAS est valable pour une durée de 3 ans.
3. Le certificat peut être renouvelé pour la même durée si l'examineur RPAS remplit toujours les conditions du présent arrêté et a fait passer au moins 4 examens pratiques durant la période de validité du certificat.
4. Le certificat d'examineur RPAS autorise son titulaire à :



- a. faire passer l'examen pratique en vue de l'obtention d'une licence de télépilote;
  - b. faire passer l'examen théorique;
  - c. faire passer l'examen pratique en vue de l'obtention d'une licence de télépilote ou d'une qualification y associée ou de son renouvellement dont il est lui-même titulaire ;
  - d. après avoir été spécialement désigné à cet effet par l'ANAC, faire subir l'examen pratique d'instructeur de vol RPAS.
5. Après chaque examen en vue de l'obtention d'une licence de télépilote, l'examinateur RPAS ayant fait passer l'examen remet au candidat le rapport d'examen et en adresse une copie à l'ANAC.

#### **4.4. Formation observateur RPA**

1. L'exploitant prévoit de former l'observateur RPA afin de lui permettre d'accomplir sa mission, de collaborer efficacement avec le télépilote et de contribuer à la sécurité de la conduite du vol.
2. Un observateur RPA ne peut pas exercer ses fonctions s'il se trouve sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou de n'importe quel médicament, prescrit ou non prescrit, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité de ses fonctions.
3. Tout observateur visuel d'aéronefs télépilotes doit répondre aux exigences minimales suivantes:
  - a. être âgé de 18 ans révolus ;
  - b. avoir une acuité visuelle suffisante pour effectuer ses tâches.
  - c. avoir une connaissance pratique de ce qui suit :
    - i.les techniques de balayage visuel;
    - ii.les exigences de communication entre les membres d'équipage;
    - iii.les conditions météorologiques dangereuses en vol;
    - iv.les mesures à prendre en cas de risque d'abordage;
    - v.les limites verticales et horizontales de l'opération;
    - vi.la classe d'espace aérien dans lequel ils ont l'intention d'exploiter l'appareil, y compris les limites verticales et horizontales de l'espace aérien et la détermination des classes adjacentes d'espace aérien;
    - vii.les règles de priorité;
    - viii.les limites du système d'aéronef télépilote.
  - d. Avoir un certificat restreint de radiotéléphonie (aéronautique) exigé pour communiquer sur les radiofréquences protégées de l'aviation.



#### 4.5. Opérateur de charge utile

1. L'opérateur de charge utile doit :
  - a. être âgé de 18 ans révolus;
  - b. suivre une formation lui permettant de connaître parfaitement les charges utiles de l'aéronef télépiloté.

#### 4.6. Exigences liées aux autres membres d'équipage

Le personnel de soutien des systèmes de lancement et de récupération et les régulateurs/planificateurs de mission doivent être formés et jugés compétents pour effectuer les tâches qui leur sont assignées par l'exploitant d'aéronefs télépilotés.

#### 4.7. Technicien de maintenance de système d'aéronefs télépilotés

1. Le technicien de maintenance de système d'aéronefs télépilotés doit être :
  - a. âgé de 18 ans révolus ;
  - b. formé sur la maintenance du système d'aéronef télépiloté.
2. La maintenance d'un système d'aéronef télépiloté, y compris la navigabilité de l'appareil, incombe à l'exploitant d'aéronef télépiloté.
3. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA) n'est pas nécessaire pour l'utilisation en VLOS, d'aéronefs télépilotés d'une masse inférieure ou égale à 25 kg et qui ne détiennent pas de certificat de type.
4. La maintenance de tous les autres systèmes d'aéronefs télépilotés utilisés en BVLOS ou détenant un certificat de type, exige des connaissances, des habiletés et des compétences additionnelles qui sont évaluées au cas par cas par l'ANAC.

#### 4.8. Télépilote d'aéromodélisme

##### 4.8.1. Conditions requises

1. Les conditions requises pour exercer les fonctions de télépilote d'un aéronef utilisé pour le loisir et le sport sont les suivantes :
  - a. être âgé d'au moins 18 ans;
  - b. avoir suivi une formation théorique telle que définie à l'appendice 6.
  - c. être détenteur de l'attestation de suivi de formation délivrée par une association ou un club de télépilotes d'aéromodélisme reconnue par l'ANAC;
  - d. utiliser l'aéronef au sein d'une association ou d'un club d'aéromodélisme reconnu.
2. Toutefois un mineur de moins de 14 ans peut exercer les fonctions de télépilote d'un aéronef utilisé pour le loisir et le sport à condition :
  - a. d'être sous la supervision d'une personne âgée de 18 ans révolus et répondant aux conditions visées aux points 1 alinéas b, c et d ci-dessus;
  - b. d'opérer l'aéronef télépiloté à l'intérieur d'un bâtiment à usage privé.

**4.8.2. Attestation de suivi de formation**

1. L'assimilation des connaissances théoriques est évaluée à l'aide d'un questionnaire à choix multiple.
2. Le questionnaire est composé de questions rédigées en français et en anglais.
3. Un candidat est déclaré admis si sa note obtenue est supérieure ou égale à 15/20.
4. Un candidat ne peut être reprogrammé pour une recomposition qu'après :
  - c. une semaine pour un premier ou un deuxième échec ;
  - d. un (1) mois pour une note inférieure ou égale à 13/20 ;
  - e. deux(2) mois pour un troisième ou un quatrième échec ;
  - f. deux (2) mois pour une note inférieure ou égale à 10/20.
5. Pour obtenir l'attestation de suivi de formation, le candidat répond de manière correcte à l'intégralité des questions. A l'issue du questionnaire, l'attestation de déclaration de suivi de formation est mise à la disposition du candidat.
6. L'attestation de suivi de formation est valide 3 mois à compter de la date de réussite au questionnaire. Son renouvellement nécessite de suivre de nouveau la formation théorique.
7. le contenu de la formation aborde l'ensemble du programme défini à l'appendice 6
8. les modalités de vérification de l'assimilation de la formation par le télépilote d'aéromodélisme doivent être acceptables par l'ANAC.

**4.9. Révocation, suspension ou limitation**

L'ANAC, peut limiter la portée, suspendre ou retirer une licence ou les qualifications ou certificats qui y sont associés :

1. en cas de négligence dans l'exercice des privilèges conférés par la licence et/ou des qualifications ou certificats qui y sont associés ;
2. en cas de violation, délibérée ou non, des dispositions du présent arrêté ou de la réglementation aérienne en vigueur ;
3. en cas de mise en péril de la sécurité aérienne ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol ;



## CHAPITRE 5 : REGLES D'EXPLOITATION

### 5.1. Autorisation d'exploitation ou d'utilisation de RPAS

Nul ne peut opérer un RPAS au Burkina Faso à moins d'y avoir été autorisé par l'ANAC selon les types d'exploitation suivants :

1. exploitation permanente de RPAS pour des activités commerciales ;
2. exploitation ponctuelle de RPAS pour une activité commerciale ;
3. exploitation de RPAS pour des activités privées ;
4. utilisation de RPAS de moins de 800g pour le loisir et le sport.

### 5.2. Manuel d'exploitation ou d'activité particulière

1. En plus des procédures d'exploitation établies par le constructeur, l'exploitant doit élaborer et soumettre un manuel d'exploitation ou d'activités particulières en conformité avec les exigences prescrites par l'ANAC.
2. Le manuel d'exploitation ou d'activités particulières contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires pour tous les RPAS utilisés et dont le personnel a besoin pour pouvoir exécuter les tâches de façon correcte et en toute sécurité. Il contient au moins les éléments visés à l'appendice 5.
3. Le manuel doit décrire les opérations normales, les opérations de perte de liaison et autres situations d'urgence.
4. Selon la complexité de l'exploitation du RPA, les types de manuels et leur contenu peuvent varier. Les types de documents que les exploitants du RPA pourraient devoir tenir à jour comprennent notamment les manuels d'exploitation ou d'activités particulières, les manuels ou document de maintenance, les manuels de vol du système RPA (pour chaque type du RPA utilisé), les listes de vérifications d'aéronef, etc.
5. L'exploitant du RPA doit fournir les listes de vérifications et les plaquettes qui permettront au pilote d'utiliser le RPAS conformément à son manuel de vol, au manuel d'utilisation ou à un document équivalent.
6. Le détenteur d'une autorisation d'exploitation doit établir un système de tenue de dossiers (registres) permettant un enregistrement adéquat et une traçabilité fiable des activités.
7. Le format des enregistrements doit être spécifié dans le Manuel d'activités particulières du détenteur de l'autorisation d'exploitation.
8. Les enregistrements doivent être conservés pendant au moins 5 ans de manière à les protéger de tout dommage, toute altération et/ou toute perte.

**9. L'exploitant :**

- a. s'assure que le manuel d'exploitation ou d'activités particulières est mis à la disposition du personnel impliqué dans l'exécution des exploitations;
- b. s'assure que chaque vol a lieu selon les procédures décrites dans le manuel d'exploitation ou d'activités particulières ;
- c. veille à ce que le manuel d'exploitation soit conforme, en toutes circonstances, au manuel de vol du RPAS ou à son équivalent ainsi qu'aux recommandations de sécurité de l'administration de l'aviation civile.

**5.3. Obligations des propriétaires et exploitants de RPAS**

1. L'exploitant de RPAS est tenu de se conformer à toutes les exigences fixées au regard de ses opérations.
2. L'exploitant endosse la responsabilité des services qu'elle sous-traite auprès des fournisseurs de service pour mener à bien ses opérations.
3. La responsabilité du contrôle opérationnel incombe à l'exploitant de RPAS inscrit au registre.
4. Le propriétaire ou exploitant d'un RPAS doit s'assurer que l'aéronef télépiloté est inscrit au registre d'identification conformément aux dispositions la présente annexe.

**5.4. Opérations spéciales**

1. Les opérations spéciales sont des opérations interdites par la présente annexe et pour lesquelles, une autorisation de l'ANAC peut être accordée dans certaines conditions.
2. Nul ne peut exploiter un RPA sans l'obtention d'une autorisation spéciale de l'ANAC dans les types d'opérations ci-dessous, sans s'y limiter :
  - a. transport de marchandises dangereuses;
  - b. opérations de nuit ;
  - c. dans des conditions autres que le vol VMC de jour ;
  - d. opérations sur les routes ATS;
  - e. transport de passagers ;
  - f. jet d'objets ou pulvérisation en vol ;
  - g. remorquage ;
  - h. remorquage de bannières ;
  - i. vols acrobatiques, vols de formation et courses ;
  - j. opérations dans le périmètre d'un aérodrome ;
  - k. opérations dans les zones de transmission ou d'interférence hautes fréquences (ex : sites radar, lignes hautes tension, etc...).



### 5.5. Préparation d'une opération d'aéronef télépiloté

Avant tout vol, le télépilote doit :

1. Evaluer l'environnement d'exploitation en considérant les risques liés aux personnes et aux propriétés dans leur environnement immédiat aussi bien au sol qu'en vol. Cette évaluation doit inclure sans s'y limiter :
  - a. les conditions météorologiques locales;
  - b. la définition des limites de la zone où se dérouleront effectivement les opérations et toutes restrictions de vol ;
  - c. la position des personnes et des biens au sol ;
  - d. la classe d'espace aérien et des dispositions précises liées à l'espace aérien;
  - e. les autres exploitations d'aéronef (proximité d'aérodromes, y compris héliports, ou autres sites en exploitation);
  - f. les dangers liés aux sites industriels environnants;
  - g. les régions à transmission radio à haute intensité ou à interférences électromagnétiques (stations radars);
  - h. l'emplacement et la hauteur des obstacles (p. ex., fils, mâts, immeubles, antennes de téléphonie cellulaire, etc.);
  - i. les zones bâties, les routes majeures et les sites d'activités récréatives;
  - j. des mesures de sûreté pour limiter l'accès au public;
  - k. les distances d'espacement minimales par rapport aux personnes, aux véhicules et aux structures.
  - l. tout autre danger au sol.
2. S'assurer que toutes les personnes impliquées dans les opérations avec l'aéronef télépiloté reçoivent un briefing comportant les conditions d'exploitation, les procédures d'urgence, les procédures de contingence, les rôles et responsabilités et les dangers potentiels ;
3. S'assurer du bon état de fonctionnement du système d'aéronef télépiloté ;
4. Vérifier les réserves d'énergie de l'aéronef télépiloté et de son dispositif de commande et de contrôle ;
5. Si l'aéronef télépiloté est motorisé, s'assurer qu'il dispose suffisamment d'autonomie pour opérer pendant toute la durée prévue de l'opération et pour opérer pendant au moins 5 minutes après la fin de l'opération.
6. S'assurer que toute personne impliquée dans l'opération est qualifiée pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées ;
7. S'assurer d'être en possession de toutes les autorisations nécessaires.



## 5.6. Limitations d'exploitation pour un aéronef télépiloté

Tout télépilote doit se conformer aux limitations suivantes :

1. la vitesse de l'aéronef télépiloté ne doit pas excéder 87 nœuds (87kts) (160Km/h) calibrée en puissance maximale en vol en palier ;
2. la hauteur de l'aéronef télépiloté ne doit pas dépasser 500 pieds (500ft) (150m) au-dessus du sol ;
3. la distance latérale par rapport à une personne, un bâtiment, une structure, un véhicule, un vaisseau ou un animal non lié à l'aéronef télépiloté doit être d'au moins 50m ;
4. pour des opérations à vue, la distance latérale entre l'aéronef télépiloté et son télépilote ne doit pas dépasser 200m ou la limite de la portée de la liaison C2 si un observateur est utilisé;
5. l'utilisation d'observateur visuel pour élargir la zone/portée d'exploitation du RPAS doit être approuvée par l'ANAC ;
6. l'aéronef télépiloté ne doit pas opérer au-dessus ou à l'intérieur de toute zone encombrée d'une ville, d'un village ou d'une localité ;
7. la visibilité, telle qu'observée depuis la station au sol doit être d'au moins 3 NM (5 km) ;
8. la distance minimale de l'aéronef télépiloté par rapport aux nuages ne doit pas être moins de :
  - a) 500ft (150m) en-dessous des nuages ;
  - b) 2000 ft (600m) horizontalement des nuages.

## 5.7. Opérations dangereuses

Nul ne doit :

1. exploiter un aéronef télépiloté de manière négligente ou imprudente pouvant mettre en danger la vie ou les biens d'autrui ;
2. permettre à un aéronef télépiloté de laisser tomber ou de larguer sauf autorisation spéciale de l'ANAC.

## 5.8. Exploitation de plusieurs aéronefs télépilotés

L'exploitation simultanée de plusieurs systèmes d'aéronefs télépilotés par un télépilote est interdite au Burkina Faso.

## 5.9. Exploitation à proximité d'aéronefs, règles de priorité

1. Le télépilote doit rester vigilant afin de détecter et éviter d'autres aéronefs et engins et doit donner la priorité de passage à ceux-ci.
2. Le télépilote ne doit pas voler au-dessus, en-dessous ou devant un autre aéronef ou un engin à moins qu'une autorisation ait été obtenu à cet effet.
3. Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté à proximité d'un autre aéronef de sorte à créer un risque de collision ou d'abordage.



### **5.10. Exploitation au-dessus des personnes**

Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté à n'importe quelle hauteur dans les limites latérales de 50m d'une personne ou d'un rassemblement ou d'une foule de personnes dans un espace ouvert sans détenir une autorisation à cet effet.

### **5.11. Système de gestion de la sécurité (SGS)**

#### **5.11.1. Mise en place du système de gestion de la sécurité**

1. Le détenteur d'une autorisation ou certificat d'exploitation dont la validité excède un (01) mois doit établir un SGS proportionnel à la taille de son organisation et à la complexité de ses opérations.
2. L'exploitant d'un aéronef télépiloté doit élaborer un manuel SGS qui comporte les éléments suivants, sans s'y limiter :
  - a. Politique de sécurité et organisation :
    - i. une politique de sécurité et des objectifs de sécurité ;
    - ii. la culture positive de sécurité ;
    - iii. les ressources pour le fonctionnement du SGS ;
    - iv. les responsabilités en matière de sécurité ;
  - b. Gestion des risques
    - i. l'identification des dangers de sécurité rencontrés par l'exploitant ;
    - ii. l'évaluation et l'atténuation des risques associés prenant en compte les actions de maîtrise planifiées et leur efficacité ;
    - iii. un processus d'identification des dangers présents, potentiels et d'évaluation des risques associés ;
    - iv. un processus de gestion des changements.
  - c. Assurance du maintien de la sécurité
    - i. un processus de surveillance et de mesure des performances en matière de sécurité ;
    - ii. des dispositions pour l'évaluation régulière et continue de l'efficacité et de la pertinence des activités du SGS (amélioration continue du SGS).
  - d. Promotion de la sécurité
    - i. la formation et sensibilisation ;
    - ii. la communication interne en matière de sécurité.

#### **5.11.2. Compte rendu d'évènements de sécurité**

Les comptes rendus portent sur des évènements qui ont mis ou auraient pu mettre en jeu la sécurité des tiers notamment :

1. toute perte de contrôle de l'aéronef ;



2. toute défaillance des dispositifs de sécurité (limiteurs d'altitude et de distance, arrêt de moteur en vol, parachute de sécurité) ;
3. toute panne de la liaison de commande et de contrôle de l'aéronef.

### 5.11.3. Notification

Le télépilote ou l'exploitant d'un RPAS doit transmettre aux autorités compétentes de l'aviation civile un compte-rendu sur tout accident ou incident grave immédiatement et par tous les moyens et au plus tard dans les 48 heures qui suivent.

### 5.12. Analyse de risque des exploitations envisagées

1. L'exploitant effectue, avant le début de toute opération, une analyse des risques attestant que les vols envisagés sont susceptibles d'être menés dans le strict respect des dispositions en matière de sécurité aérienne et de sécurité des personnes et des biens au sol.
2. L'analyse des risques doit être effectuée par l'exploitant et soumise à l'ANAC pour acceptation avant le début de toute opération :
  - a. en hors vue ; ou
  - b. en vue directe au-delà des 200 m du télépilote et à la limite de la portée de la liaison C2 à l'aide d'un observateur ; ou
  - c. effectuée au-dessus ou à proximité d'un rassemblement de personnes ; ou
  - d. impliquant le survol de personnes ; ou
  - e. effectuées en dérogation aux dispositions de la présente annexe.
3. L'analyse des risques effectuée par l'exploitant n'est pas soumise à acceptation si le vol est opéré dans :
  - a) le respect des règles de l'air, notamment de la hauteur de vol fixée au point 1.2 paragraphe e), et sans l'aide d'un observateur RPA; et
  - b) une zone qui, dans un rayon de 50 m minimum, est libre de tout bâtiment, de toute personne non impliquée dans l'opération ou d'un rassemblement d'animaux.
4. Le contenu du rapport de l'analyse de risque doit être conforme à l'appendice 4.
5. L'analyse de risque est effectuée en tenant compte notamment de la nature des exploitations envisagées ainsi que du lieu et de l'environnement où elles seront opérées.
6. L'exploitant joint l'analyse de risque incluant notamment les mesures de mitigations des risques à sa déclaration ou à sa demande d'autorisation.
7. Si un télépilote a un double rôle, télépilote et opérateur de charge utile, l'exploitant doit prendre des dispositions pour traiter des risques liés au cumul des deux fonctions par le télépilote afin que les fonctions d'opérateur de charge utile n'aient pas une incidence sur le pilotage de l'aéronef ni sur la charge de travail du télépilote.



### 5.13. Situations d'urgence

Afin d'établir des procédures d'utilisation de l'aéronef en toute sécurité, les demandeurs d'autorisation doivent renseigner le formulaire d'évaluation de risque pour la sécurité.

#### 5.13.1. Perte de liaison – Généralités

1. Les procédures liées à la perte de liaisons doivent veiller à ce que la trajectoire de vol de l'aéronef demeure prévisible et ne représente pas de risque pour les autres utilisateurs de l'espace aérien.
2. Les procédures liées à la perte de liaison dans la demande d'autorisation doivent inclure, s'il y a lieu, la trajectoire de vol et les points de circuit en cas de perte de liaison, les procédures de communication (avec qui et quand) et les points d'interruption du vol prévus ou toute autre mesure de planification d'urgence au cas où la récupération du RPA n'est pas réalisable.
3. Le télépilote doit être en mesure d'évaluer les risques liés aux circonstances particulières de la perte de liaison et d'établir à quel moment les manœuvres de récupération automatisée ou d'interruption du vol commenceront.
4. Si une perte de liaison pourrait entraîner une situation où l'appareil pénètre un espace aérien contrôlé ou une région comportant des exigences de signalement (c.-à-d. un espace aérien réglementé), le demandeur de certificat doit fournir le plan de perte de liaison à l'unité ATS ou le fournisseur de service pertinent de la circulation aérienne avant d'effectuer l'opération proposée.

#### 5.13.2. Perte de liaison durant une opération autorisée en hors vue

1. A moins d'une instruction contraire, si un aéronef est utilisé en vertu d'une autorisation en hors vue, la procédure de perte de liaison doit respecter la dernière instruction de l'ATC pendant une période suffisamment longue afin que l'unité ATS soit informée de la situation de perte de liaison et puisse assurer la résolution de conflits.
2. A moins d'une instruction contraire, les procédures en cas de perte de liaison doivent éviter:
  - a. les demi-tours et/ou les modifications d'altitude imprévisibles;
  - b. de situer les points d'attente en cas de perte de liaison dans une aire d'attente publiée, voie aérienne ou route aérienne.
3. Si la liaison n'est pas rétablie à l'intérieur d'une période prédéterminée indiquée dans la demande d'autorisation, l'aéronef télépilote peut :
  - a. effectuer un atterrissage automatique;
  - b. se rendre jusqu'à un autre point de perte de liaison afin de rétablir la liaison C2;
  - c. se rendre jusqu'à un point d'interruption du vol.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	Edition : 2
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	Date : 5/06/2023 Page 39 sur 77

4. Lorsque des exploitations du RPA multiples ou concomitantes sont prévues dans une même région, le demandeur de certificat doit prévoir un plan de séparation en cas de scénario de perte de liaison simultanée. Le plan d'élimination des conflits peut comprendre des altitudes différentes et un espacement horizontal assuré à l'aide de points de perte de liaison indépendants.

### **5.13.3. Interruption du vol**

1. Tous les systèmes RPA doivent disposer de redondances de système convenables et d'un fonctionnement indépendant afin d'assurer leur sécurité et leur prévisibilité globales.
2. Afin d'éviter une situation où l'aéronef est à la dérive et de protéger les autres utilisateurs de l'espace aérien, les systèmes RPA ne comportant pas de redondances pourraient nécessiter un système d'interruption de vol indépendant pouvant être activé par le télépilote du RPA.

### **5.13.4. Exigences liées à l'équipement d'urgence**

Le(s) membre(s) d'équipage pertinent doit (doivent) avoir accès à l'équipement d'urgence notamment un extincteur portatif de type B, placé à une distance d'au moins 300 m de la zone de décollage et d'atterrissage permettant d'éteindre les incendies pouvant vraisemblablement survenir.

### **5.14. Obligations et responsabilités de l'exploitant**

L'exploitant :

1. garantit la sécurité des opérations qu'il effectue ;
2. effectue les opérations d'entretien conformément aux spécifications du constructeur et, le cas échéant, aux instructions contenues dans le manuel d'exploitation et dans le manuel d'entretien ;
3. tient un carnet d'entretien pour chaque RPAS ;
4. s'assure que chaque vol effectué est couvert par une police d'assurance adéquate ;
5. traite les données à caractère personnel conformément à la législation en vigueur ;
6. fournit les informations et les documents nécessaires sur simple demande de l'autorité compétente;
7. se soumet à la surveillance de l'ANAC et fournit tous les renseignements pour permettre cette surveillance ;
8. s'assure qu'avant le début de chaque vol, les risques susceptibles de compromettre la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens au sol ont été correctement évalués ;
9. s'assure que les exploitations sont effectuées conformément à l'autorisation.

**5.15. Obligations et responsabilités du télépilote d'activités particulières**

1. Les remplacements et les périodes de repos des télépilotes doivent se faire conformément aux dispositions contenues dans le manuel d'exploitation ou d'activités particulières
2. le télépilote doit assurer le vol dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
3. Le télépilote est responsable de l'utilisation et de la sécurité du RPAS pendant le temps de vol.
4. Le télépilote :
  - a. est, à tout moment, en mesure de suivre la fonction et l'état du RPA ;
  - b. est toujours en mesure d'assurer le contrôle du RPA ;
  - c. s'assure, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes, que les conditions météorologiques minimales sont prévues pour toute la durée du vol ;
  - d. veille à ce que pour chaque vol, les limitations de poids et de centrage soient respectées ;
  - e. s'assure du bon état d'entretien du RPAS avant chaque vol ;
  - f. veille à ce que les autorisations nécessaires pour un vol en toute sécurité soient disponibles avant qu'un vol ne commence ;
  - g. tient compte, lors de l'utilisation d'un RPAS, des autres activités au sol, de la topographie, des obstacles, des effets atmosphériques possibles sur les communications radio, des interférences possibles sur la fréquence utilisée ;
  - h. veille à ce que chaque vol soit noté dans le carnet de route du RPA et dans son carnet de vol ;
  - i. veille à respecter la législation en vigueur en matière de protection de la vie privée.
5. Le télépilote veille à ce que le RPAS soit utilisé conformément au manuel de vol du RPAS ou d'un document équivalent, au manuel d'exploitation ou manuel d'activités particulières, aux listes de contrôle et le cas échéant, à son certificat de conformité.
6. Le télépilote prépare le vol envisagé avant que le vol ne soit initié.
7. Le télépilote s'assure que la zone de décollage et la zone d'atterrissage :
  1. présentent des conditions de sécurité suffisantes ;
  2. sont bien dimensionnées ;
  3. disposent des équipements nécessaires ;
  4. sont libres de tout obstacle ;
  5. présentent des conditions de surface adéquates pour le type d'opérations envisagé, la taille et les performances du RPAS, en tenant compte des conditions extérieures.
8. Le télépilote tient compte des exigences mentionnées dans le manuel de vol du RPAS concerné ou tout document équivalent.



9. Lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence, le télépilote est en possession des documents suivants :
- un document d'identité avec une photo ;
  - sa licence de télépilote en cours de validité ;
  - un certificat médical de classe 3 en cours de validité ;
  - son carnet de vol ;
  - une copie du certificat d'identification du RPAS;
  - une déclaration d'aptitude au vol, ou un certificat de conformité ou de navigabilité ;
  - une copie de l'autorisation d'exploitation;
  - une copie de l'attestation d'assurance en cours de validité ;
  - le manuel de vol du RPAS ou du document équivalent,
  - le manuel d'exploitation ou d'activités particulières;
  - les listes de contrôle pré-vol, pendant le vol et après le vol ;
  - le carnet de route du RPA ;
  - le cas échéant, une copie de l'approbation de l'ANAC pour l'usage de la fréquence radio ;
10. Le télépilote présente ces documents, sur simple demande de l'ANAC ;

#### **5.16. Exigences liées aux autres membres d'équipage**

- Le télépilote peut être appuyé par les membres d'équipage suivant affecté à des fonctions essentielles à l'utilisation du RPA :
  - les opérateurs de charge utile ;
  - les observateurs visuels ;
  - les opérateurs de systèmes de lancement et de récupération ;
  - les planificateurs de mission.
- Les membres d'équipage participant à l'utilisation d'un système RPAS doivent, durant le vol, obéir aux instructions du télépilote.

#### **5.17. Observateur visuel**

- Un exploitant de RPAS ne peut utiliser un observateur visuel que:
  - s'il est capable de démontrer que les risques engendrés sont évalués et que des procédures d'atténuation ont été mises en place et maîtrisées ;
  - si l'observateur répond aux conditions du point 4.4 relatives à la formation d'un observateur visuel.
- Pour réaliser ces tâches afin d'empêcher que l'aéronef ne crée un danger d'abordage, l'observateur visuel doit être capable de déterminer :
  - l'altitude relative de l'aéronef ;



- b. la trajectoire de vol ; et
  - c. la proximité à toutes les autres activités aériennes et dangers tels que le relief, les conditions météorologiques et les obstacles.
3. Les observateurs visuels doivent toujours être en communication avec le télépilote du RPA et être en mesure de lui communiquer rapidement des renseignements pour éviter d'autres aéronefs s'il existe une possibilité de conflit.
  4. Un observateur visuel doit seulement effectuer des tâches d'observation pour un RPA à la fois.
  5. L'utilisation d'observateurs visuels dans des véhicules au sol en déplacement ou dans un avion en vol n'est pas approuvée comme méthode pour élargir la zone/portée d'exploitation d'un système RPA.

### 5.18. Conservation des documents

L'exploitant d'un RPAS :

1. tient à jour les renseignements suivants :
  - a. les dossiers de vol (emplacement, date, heures, équipage, type d'aéronef, etc.);
  - b. le total des heures de vol accumulées par aéronef télépilote (lorsque le PER contient une condition concernant des exigences de maintenance) ;
  - c. les heures de vol du ou des télépilotes (jour, mois, année).
2. conserve les documents suivants pendant cinq ans :
  - a. l'analyse de risque effectuée pour chaque vol;
  - b. l'autorisation, ses modifications et ses prorogations éventuelles ainsi que les analyses de risque y afférentes;
  - c. le manuel d'exploitation ou d'activités particulières avec les révisions éventuelles ;
  - d. le carnet de route de chaque RPAS ;
  - e. les rapports des inspections et audits de l'ANAC.
3. conserve, durant six mois, les déclarations d'incidents ou d'événements mettant la sécurité en péril et devant être rapportés ou enregistrés.

### 5.19. Assurance

1. Tout exploitant qui opère un RPAS pour des activités professionnelles et/ou commerciales souscrit à une police d'assurance conformément aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.
2. Tout exploitant, ou à défaut tout télépilote de RPAS opéré exclusivement pour des activités non commerciales, contracte une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers.

**5.20. Bilan annuel d'activités**

1. L'exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation permanente privé ou à but lucratif transmet le bilan de ses activités de l'année précédente à l'ANAC au plus tard un mois avant la date d'expiration de l'autorisation.
2. Le bilan annuel porte notamment sur :
  - a. le nombre d'heures de vols réalisés ;
  - b. les problèmes rencontrés pendant l'année précédente, et des mesures prises pour y remédier.

**5.21. Suspension, retrait ou limitation**

1. L'ANAC peut faire cesser ou interdire, à tout moment, les exploitations si elle constate que :
  - a. les exploitations ne satisfont pas aux conditions exigées ;
  - b. les exploitations ne répondent pas de manière délibérée ou non aux dispositions du présent arrêté ou de la réglementation en vigueur ;
  - c. les exploitations mettent en péril la sécurité et la sûreté aériennes ou la sécurité des personnes ou des biens au sol ;
  - d. les exploitations sont effectuées alors que l'exploitant n'a pas mis en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives sur demande de l'ANAC.
2. L'autorisation d'exploitation peut être suspendue, retirée ou limitée par l'ANAC :
  - a. en cas de violation des conditions de la réglementation aérienne en vigueur ou de l'autorisation ;
  - b. si l'exploitant ne met pas en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives sur demande de l'ANAC ;
  - c. en cas de mise en péril de la sécurité et de la sûreté aériennes ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol.

**5.22. Sanctions**

Tout contrevenant aux dispositions de la présente annexe s'expose aux sanctions pénales prévues par les dispositions légales applicables au Burkina Faso et aux sanctions administratives prévues notamment dans les décrets relatifs aux services aériens, aux personnels de l'aéronautique civile, et à la circulation aérienne.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	Edition : 2
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	Date : 5/06/2023 Page 44 sur 77

## CHAPITRE 6 : EXPLOITATION COMMERCIALE PERMANENTE DES RPAS

### 6.1. Conformité au permis d'exploitation du RPAS

1. Aucun exploitant d'aéronefs télépilotes de transport aérien commercial de fret ou de poste ou d'activités particulières ne doit se livrer à une exploitation de RPAS pour des opérations permanentes à but lucratif à moins de détenir un permis d'exploitation de RPAS (PER) délivré par l'ANAC.
2. Le permis d'exploitation de RPAS permet à l'exploitant d'effectuer des opérations permanentes en conformité avec les conditions et limitations spécifiées dans les spécifications d'exploitation connexes au PER.
3. La délivrance d'un PER par l'ANAC dépend de ce que l'exploitant RPAS a démontré qu'il a une organisation adéquate, une méthode de contrôle et de surveillance de son exploitation, un programme de formation ainsi que la manutention au sol et des arrangements d'entretien des aéronefs télépilotes compatibles avec la nature et l'étendue des opérations spécifiées et en proportion avec la taille, la structure et la complexité de l'organisation.

### 6.2. Demande du permis d'exploitation de RPAS (PER)

1. Tout postulant à un PER doit soumettre sa demande pour une première délivrance au moins trois (03) mois avant la date du début des opérations projetées.
2. Sauf indication contraire de l'ANAC, la demande de permis d'exploitation de RPAS doit comprendre au moins ce qui suit :
  - a. un formulaire de demande de permis d'exploitation de RPAS dûment rempli et signé par l'exploitant;
  - b. un avis documenté :
    - i. du ministère en charge de la défense ;
    - ii. du ministère en charge de la sécurité ;
    - iii. de l'Institut Géographique du Burkina (IGB) le cas échéant ;
  - c. une description de l'ensemble des activités à réalisées;
  - d. un manuel d'exploitation ou d'opérations ou d'activités particulières ;
  - e. un système SGS et un programme de sûreté si la taille de son activité l'exige.
  - f. des procédures d'urgence y compris la panne de :
    - i. communications avec l'ATC ;
    - ii. liaison de commande et contrôle ; et
    - iii. communications entre le télépilote à distance et l'observateur RPA, si applicable.
  - g. le nombre et la localisation des postes de pilotage à distance aussi bien que les procédures de transfert entre postes de pilotage à distance, si applicable ;
  - h. la description et renseignements sur la charge marchande ; et



- i. une preuve de souscription d'une assurance couvrant la responsabilité ;
  - j. un état des lieux des zones d'opération ;
  - k. une étude de sécurité ;
  - l. une documentation de chaque aéronef télépiloté comprenant :
    - i. une copie du certificat d'identification ;
    - ii. une déclaration de conformité ou document équivalent ;
    - iii. un manuel de vol ou document équivalent
    - iv. un manuel et/ou programme de maintenance;
  - m. une documentation de chaque télépilote comprenant :
    - i. une copie de la licence et qualifications du télépilote ;
    - ii. un certificat médicale de classe 3 ;
  - n. une copie de l'engagement du postulant au respect des règles établies en la matière notamment les dispositions de la présente annexe.
3. Lorsque certains documents exigibles au titre de la présente section sont émis dans une langue autre que le français, l'exploitant doit s'assurer que le contenu est traduit en français.
4. Le postulant doit disposer d'un personnel de direction adéquat et doit être équipé pour conduire en toute sécurité l'exploitation commerciale des opérations de RPAS ;
5. Le postulant fait l'objet d'une vérification d'antécédents délivrée par les autorités compétentes en la matière et dont la copie est jointe au dossier.

### **6.3. Certification d'un postulant à un PER**

- 1. Nul ne peut prétendre à un PER sans être dûment certifié par l'ANAC conformément à la présente annexe.
- 2. Le postulant à un PER doit permettre à l'équipe de certification de l'ANAC de dérouler le processus de certification conformément aux cinq (05) phases suivantes décrites dans la procédure de certification :
  - a. Phase 1 : demande préalable
  - b. Phase 2 : demande formelle
  - c. Phase 3 : évaluation des documents
  - d. Phase 4 : inspection et démonstration
  - e. Phase 5 : délivrance



#### **6.4. Délivrance d'un PER**

1. L'ANAC peut délivrer un permis d'exploitation de RPAS (PER) à un postulant si ce demandeur :
  - a. a sa base principale d'exploitation au Burkina Faso, et est une société constituée en vertu des lois du Burkina Faso ;
  - b. satisfait aux règlements et normes applicables au détenteur de PER ;
  - c. est âgé de 18 ans révolus.
2. Un spécimen du PER figure en appendice 9 à la présente annexe.

#### **6.5. Validité et renouvellement d'un PER**

1. Le permis d'exploitation de RPAS sera valide douze (12) mois à partir de la date de délivrance pour une première délivrance et vingt-quatre (24) mois pour un renouvellement à moins que :
  - a. l'ANAC ne spécifie une période plus courte ou plus longue;
  - b. l'ANAC n'amende, ne suspende, ne révoque ou n'invalide le PER ;
  - c. le détenteur du PER ne le rende à l'ANAC ;
  - d. le détenteur du PER ne notifie à l'ANAC la suspension de son exploitation.
2. Le maintien de la validité du certificat d'exploitation dépend de la capacité de l'exploitant à se conformer aux exigences de la présente annexe.
3. L'exploitant titulaire du permis d'exploitation de RPAS (PER) doit faciliter sa surveillance, la réalisera des inspections et tests par l'ANAC pour s'assurer de son éligibilité continue à détenir un PER et ses autorisations connexes.
4. L'exploitant doit soumettre une demande de renouvellement à l'ANAC au moins un (01) mois avant l'expiration du PER ;
5. Un PER suspendu ou révoqué sera retourné à l'ANAC ;
6. Un exploitant dont le PER a expiré depuis plus de six (06) mois doit faire une demande initiale de PER.

#### **6.6. Amendement ou modification d'un permis d'exploitation de RPAS**

1. En cas de modifications des informations fournies dans la demande de PER et ayant une influence sur le champ d'application du PER ou sur les exploitations préalablement approuvées, l'exploitant introduit une demande d'approbation d'une modification auprès de l'ANAC, au moins dix (10) jours avant la date envisagée pour la mise en œuvre de la modification.
2. si la modification envisagée n'est pas prévue par l'évaluation initiale des risques, une évaluation des risques adaptée à la modification doit être faite par l'exploitant et soumis à l'ANAC pour acceptation selon le cas.

**6.7. Personnel requis pour une exploitation commerciale des RPAS**

1. L'exploitant de RPAS doit avoir un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC et ayant les pouvoirs de veiller à ce que toutes les ressources nécessaires soient disponibles en support aux opérations figurant sur les spécifications du PER.
2. Le Dirigeant responsable doit avoir du personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant pour exécuter les tâches planifiées et les activités à réaliser en conformité avec les exigences applicables.
3. Lorsque la taille ou la complexité de l'exploitation l'exige, le Dirigeant Responsable doit désigner parmi son personnel qualifié et expérimenté, des responsables acceptables par l'ANAC, pour l'assister dans les fonctions suivantes :
  - a. l'exploitation des aéronefs télépilotes ;
  - b. la formation du personnel d'exploitation ;
  - c. la qualité, la gestion de la sécurité et la sûreté,
  - d. l'entretien des aéronefs télépilotes ;
4. Un exploitant de RPAS doit élaborer et mettre en œuvre un programme de formation initiale et un programme de formation récurrente pour veiller à la compétence continue de son personnel.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	Edition : 2
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	Date : 5/06/2023 Page 48 sur 77

## CHAPITRE 7. EXPLOITATION COMMERCIALE PONCTUELLE (VOL A VUE)

### 7.1. Demande d'autorisation d'exploitation ponctuelle

1. Les vols de RPAS en hors vue ne sont pas autorisés pour une exploitation commerciale ponctuelle sauf autorisation spéciale de l'ANAC.
2. Tout exploitant ou toute personne qui a l'intention de mener des opérations ponctuelles à but lucratif avec un RPAS doit demander une autorisation auprès de l'ANAC et y être autorisé avant le début de toute opération.
3. L'exploitant doit soumettre sa demande d'autorisation au moins quinze (15) jours avant la date du début de l'opération projetée.
4. Sauf indication contraire de l'ANAC, la demande d'autorisation des RPAS pour une activité commerciale et ponctuelle doit comprendre au moins ce qui suit :
  - a. un formulaire de demande d'autorisation des RPAS pour des opérations ponctuelles à but lucratif dûment rempli et signé par l'exploitant ;
  - b. une description de l'opération (y compris, le type ou le motif de l'opération), règle de vol, opération de vol en visibilité directe, point de départ, destination, vitesse de croisière, niveaux de croisière, route à suivre, durée/fréquence des vols ;
  - c. un avis documenté :
    - i. du ministère en charge de la défense ;
    - ii. du ministère en charge de la sécurité ;
    - iii. de l'Institut Géographique du Burkina (IGB) ;
  - d. Description et renseignements sur la charge marchande ;
  - e. une preuve de souscription d'une assurance couvrant la responsabilité ;
  - f. un état des lieux et une cartographie de la zone d'exploitation ;
  - g. une étude de sécurité si applicable;
  - h. des procédures d'urgence y compris la panne de :
    - i. communications avec l'ATC ;
    - ii. liaison de commande et contrôle ; et
    - iii. communications entre le télépilote et l'observateur RPA, si applicable ;
5. le nombre et la localisation des postes de pilotage aussi bien que les procédures de transfert entre les postes de pilotage, si applicable ;
6. une documentation de chaque aéronef télépilote comprenant :
  - a. une copie du certificat d'identification ;
  - b. une déclaration de conformité ou document équivalent ;
  - c. un manuel de vol ou document équivalent ;
  - d. un manuel et/ou programme de maintenance;
  - f. une documentation de chaque télépilote comprenant :



- i. une copie de la licence et qualifications du télépilote ;
  - ii. un certificat médicale de classe 3 ;
7. une copie de l'engagement du postulant au respect des règles établies en la matière notamment l'arrêté relatif à l'utilisation des aéronefs télépilote au Burkina Faso ;
  8. une copie légalisée de l'arrêté ministériel d'autorisation de recherche en cours de validité si applicable.
  9. Lorsque certains documents exigibles au titre de la présente section sont émis dans une langue autre que le français, l'exploitant s'assure que le contenu est traduit en français.

## **7.2. Délivrance d'une autorisation d'exploitation commerciale ponctuelle**

1. L'ANAC peut délivrer d'une autorisation d'exploitation commerciale ponctuelle à un postulant si ce demandeur :
  - a. satisfait aux règlements et normes applicables;
  - b. est capable de respecter les exigences de sûreté et de protection de la vie privée ;
  - c. est âgé de 18 ans révolus.
2. La validité de l'autorisation d'exploitation commerciale ponctuelle est limitée à un (01) mois.
3. Le renouvellement de l'autorisation d'exploitation commerciale ponctuelle ne peut se faire que si l'exploitant :
  - a. en fait la demande ;
  - b. dépose un bilan d'activités satisfaisant pour l'ANAC.



## CHAPITRE 8. EXPLOITATION PRIVEE DES RPAS

### 8.1. Demande d'autorisation d'exploitation privée

1. Tout exploitant ou toute personne qui a l'intention de mener des opérations privées avec un RPAS doit demander une autorisation auprès de l'ANAC et y être autorisé avant le début de toute opération.
2. L'exploitant doit soumettre sa demande d'autorisation des RPAS pour un usage privé au moins un (01) mois avant la date du début des opérations projetées.
3. Sauf indication contraire de l'ANAC, la demande d'autorisation des RPAS pour une activité commerciale et ponctuelle doit comprendre au moins ce qui suit :
  - a. un formulaire de demande d'autorisation des RPAS pour des opérations privées dûment rempli et signé par l'exploitant ;
  - b. une description de l'ensemble des activités (y compris, le type ou le motif de l'opération), règle de vol, opération de vol en visibilité directe, point de départ, destination, vitesse de croisière, niveaux de croisière, route à suivre, durée/fréquence des vols ;
  - c. un avis documenté :
    - i. du ministère en charge de la défense ;
    - ii. du ministère en charge de la sécurité ;
    - iii. de l'Institut Géographique du Burkina (IGB) le cas échéant ;
  - d. une preuve de souscription d'une assurance couvrant la responsabilité ;
  - e. un manuel d'exploitation ou d'activités particulières ;
  - f. un état des lieux et une cartographie de chaque zone d'exploitation ;
  - g. une étude de sécurité si applicable;
  - h. des procédures d'urgence y compris la panne de :
    - i. communications avec l'ATC ;
    - ii. liaison de commande et contrôle ; et
    - iii. communications entre le télépilote et l'observateur RPA, si applicable ;
4. le nombre et la localisation des postes de pilotage aussi bien que les procédures de transfert entre les postes de pilotage, si applicable ;
5. une documentation de chaque RPA comprenant :
  - a. une copie du certificat d'identification ;
  - b. une déclaration de conformité ou document équivalent ;
  - c. un manuel de vol ou document équivalent ;
  - d. un manuel et/ou programme de maintenance;
  - g. une documentation de chaque télépilote comprenant :
    - i. une copie de la licence et qualifications du télépilote ;
    - ii. un certificat médicale de classe 3 ;



6. une copie de l'engagement du postulant au respect des règles établies en la matière notamment l'arrêté relatif à l'utilisation des aéronefs télépiloté au Burkina Faso ;
7. une copie légalisée de l'arrêté ministériel d'autorisation de recherche en cours de validité si applicable.
8. Lorsque certains documents exigibles au titre de la présente section sont émis dans une langue autre que le français, l'exploitant s'assure que le contenu est traduit en français.

## **8.2. Délivrance d'une autorisation d'exploitation privée**

1. L'ANAC peut délivrer une autorisation d'exploitation privée à un postulant si ce demandeur :
  - a. satisfait aux règlements et normes applicables;
  - b. est capable de respecter les exigences de sûreté et de protection de la vie privée ;
  - c. est âgé de 18 ans révolus ou est une société constituée en vertu des lois du Burkina Faso.
2. La validité de l'autorisation d'exploitation privée est limitée à un (01) an.
3. L'exploitant titulaire d'une autorisation d'exploitation privée doit faciliter sa surveillance, la réalisera des inspections et tests par l'ANAC pour s'assurer de son éligibilité continue à détenir à détenir une autorisation.
4. Le renouvellement de l'autorisation d'exploitation privée ne peut se faire que si l'exploitant :
  - a. en fait la demande au moins un (01) mois avant la date d'expiration de l'autorisation ;
  - b. dépose un bilan d'activités acceptable par l'ANAC.



## CHAPITRE 9 : OPERATIONS DE RPAS A DES FINS DE LOISIRS ET DE SPORT

### 9.1. Applicabilité

Les opérations de RPAS à des fins de loisirs et de sport s'appliquent aux aéromodèles d'une masse maximale au décollage inférieure à 800 grammes, si leur utilisation répond aux conditions cumulatives suivantes :

1. ils sont utilisés dans un but exclusivement récréatif ;
2. ils volent à une hauteur au-dessus du sol n'excédant pas 10 m ;
3. ils sont utilisés, en dehors de tout espace public ;
4. ils ne volent pas dans un rayon de 10 km autour des aéroports ou des aérodromes civils et installations militaires ;
5. ils ne volent pas au-dessus des complexes industriels, des prisons, ou d'un rassemblement de personnes en plein air, les zones interdites, les lieux de cultes, tout site dont le survol nécessite une autorisation;
6. l'utilisateur veille à ne pas compromettre la sécurité des autres aéronefs ou des personnes et des biens au sol ;
7. l'utilisateur respecte les dispositions de la législation applicable en matière de vie privée.

### 9.2. Espace autorisé

1. Un l'utilisateur doit prendre les dispositions pour que :
2. l'aéronef télépiloté n'évolue pas au-dessus de l'espace public en agglomération, sauf en des lieux où l'ANAC autorise la pratique d'activité d'aéromodélisme.
3. Les opérations de RPAS à des fins de loisir et de sport ne peuvent être autorisées:
  - a. qu'à l'intérieur d'un bâtiment privée ou dans un espace couvert non public ; ou
  - b. que dans des espaces identifiés et attribués à des clubs dûment enregistrés et reconnus par l'ANAC conformément aux procédures prescrites.
4. Les activités d'aéromodélisme pratiquées au sein d'une association ou d'un club requièrent l'établissement préalable d'une localisation d'activité. Celle-ci précise notamment la hauteur maximale applicable aux évolutions des aéronefs utilisés dans le cadre de l'activité concernée.
  - a. Les clubs ou associations sont reconnus par l'ANAC conformément à un système de reconnaissance y compris, les exigences de composition, de documentation, de règlement intérieur et des règlements aéronautiques spécifiques pour les opérations de loisir et de récréation.
  - b. Les clubs doivent soumettre à l'ANAC pour approbation les renseignements sur les zones d'opérations ainsi que les horaires de ces opérations.
  - c. Les espaces réservés pour des opérations RPAS à des fins de loisir et de sport doivent être notifiés par NOTAM ou tout autre moyen y compris, les restrictions qui pourraient s'appliquer.



## CHAPITRE 10 : COMMUNICATION

### 10.1. Communication avec l'aéronef télépiloté

L'exploitant s'assure que :

1. La liaison de commande et de contrôle est opérationnelle pendant toute la durée du vol ;
2. La procédure d'urgence prévoit comment agir en cas de perte de la liaison de données ;
3. La liaison de données utilisée pour la charge utile ne peut jamais mettre en péril le bon fonctionnement de la liaison de commande et de contrôle ;
4. La communication radio avec le RPAS est utilisée conformément aux exigences relatives aux communications électroniques en vigueur au Burkina Faso ;
5. La communication radio avec le RPAS est opérationnelle pendant toute la durée du vol ;
6. La communication radio entre le télépilote et l'observateur RPA est opérationnelle pendant toute la durée du vol ;
7. Si les fréquences utilisées subissent des interférences dans une zone, l'exploitation doit être immédiatement arrêtée.

### 10.2. Communication avec une unité ATS

1. Le télépilote doit établir et maintenir des communications radio bidirectionnelles avec l'unité ATS pertinente, selon l'espace aérien dans lequel l'aéronef est utilisé et selon les règles de vol utilisées.
2. l'exploitant d'aéronef télépiloté doit s'assurer de disposer d'un moyen de communication de rechange entre l'équipage de l'aéronef télépiloté et l'unité ATS (p. ex., un téléphone cellulaire, un téléphone satellite, une ligne terrestre, etc.).
3. Les dispositifs de communication principaux et de rechange doivent être mis à l'essai avec l'unité ATS avant d'effectuer des opérations.
4. Un appareil électronique portatif (y compris un téléphone cellulaire) ou une ligne téléphonique terrestre n'est pas approuvé comme moyen de communication principal avec une unité ATS à moins que l'ANAC ne l'autorise explicitement.
5. Les équipages de RPAS doivent respecter les instructions de l'unité ATS.
6. Seuls les membres d'équipage d'un RPAS, autorisés par l'ANAC peuvent communiquer avec l'unité ATS.
7. Pour l'exploitation d'un aéronef télépiloté, une personne distincte responsable des communications est nécessaire, à moins qu'on puisse démontrer comment les risques associés au fait que le pilote effectue les tâches de pilotage et de communication peuvent être atténués autrement.

**10.3. Exigences liées aux communications entre les membres d'équipage**

1. Toute personne devant aider le pilote d'aéronef télépiloté à assurer la fonction de détection et d'évitement doit pouvoir communiquer immédiatement et en tout temps avec le pilote d'aéronef télépiloté.
2. Si le pilote d'aéronef télépiloté est en communication avec l'unité ATS, il est recommandé que tous les autres membres d'équipage surveillent la fréquence de l'unité ATS afin d'améliorer leurs connaissances de la situation et de la navigation.

**10.4. Coordination avec le fournisseur de services de la circulation aérienne**

1. Les exploitants d'aéronefs télépilotés doivent communiquer avec les services ATS longtemps à l'avance de toute opération proposée pour effectuer la coordination des exigences liées à l'espace aérien.
2. Les renseignements que l'exploitant de RPAS doit fournir à l'unité ATS sont :
  - a. la date prévue, l'heure et la durée de l'opération;
  - b. le type d'aéronef télépiloté, y compris les capacités de son équipement et les caractéristiques physiques;
  - c. les limites liées aux conditions météorologiques;
  - d. l'heure de la journée (le jour ou la nuit);
  - e. les limites verticales et horizontales de la zone d'opération;
  - f. la route utilisée pour atteindre la zone d'opération;
  - g. la proximité de la zone d'opération aux approches, aux départs et aux circuits d'aérodrome;
  - h. les moyens par lesquels les fonctions de détection et d'évitement seront effectuées;
  - i. les moyens utilisés pour assurer des communications bidirectionnelles;
  - j. les coordonnées en cas d'urgence pour l'exploitant de l'aéronef télépiloté;
  - k. des procédures/profils proposés liées à la perte de liaison;
  - l. les procédures à suivre en cas d'urgence;
  - m. le processus et le temps nécessaire pour interrompre les opérations d'aéronef télépiloté.
3. L'exploitant détenteur d'une autorisation doit assurer une coordination avec l'unité ATS durant l'exploitation.
4. Afin d'assurer la sécurité des autres utilisateurs de l'espace aérien, l'exploitant d'aéronef télépiloté doit communiquer immédiatement avec les services ATS en cas de dérive d'un aéronef télépiloté et les informer de la situation.



## **CHAPITRE 11. ORGANISME DE FORMATION**

### **11.1. Exigences applicables aux organismes nationaux**

Les organismes de formation aéronautique (OFA) nationaux, désirant dispenser une formation pour la fonction de télépilote doivent au préalable être agréée par l'ANAC.

### **11.2. Demande d'agrément**

1. L'exploitant doit soumettre sa demande d'agrément au moins trois (03) mois avant la date du début de l'opération projetée.
2. Sauf indication contraire de l'ANAC, la demande d'agrément d'organisme de formation de télépilote doit comprendre au moins ce qui suit :
  - a. un formulaire de demande d'agrément dûment rempli et signé par le postulant ;
  - b. un manuel des procédures d'organisme de formation ;
  - c. un manuel de formation détaillant les syllabus de formation du domaine d'agrément ;
  - d. une preuve de souscription d'une assurance couvrant la responsabilité ;
  - e. les Form 4 du personnel d'encadrement ;
  - f. les dossiers des instructeurs et des examinateurs ;
  - g. une documentation de chaque aéronef télépilote utilisés pour la formation comprenant :
    - i. une copie du certificat d'identification ;
    - ii. une déclaration de conformité ou document équivalent ;
    - iii. un manuel de vol ou document équivalent ;
    - iv. un manuel et/ou programme de maintenance.

### **11.3. Délivrance d'un agrément d'OFA**

L'ANAC peut délivrer un agrément d'organisme de formation de télépilote à un postulant si ce demandeur :

1. est inscrit au registre de commerce du Burkina Faso;
2. satisfait aux règlements et normes applicables aux organismes de formation de télépilote;
3. est âgé de 18 ans révolus.



#### **11.4. Validité et renouvellement d'un agrément d'OFA**

1. La délivrance d'un agrément d'organisme de formation et le maintien de la validité d'un tel agrément dépendront de la conformité de l'organisme aux dispositions de la présente annexe.
2. L'agrément d'un organisme de formation de télépilote est délivré pour une durée de deux (02) ans renouvelable dans les mêmes conditions que celles prévues pour sa délivrance.
3. L'exploitant titulaire d'un agrément d'OFA doit faciliter sa surveillance, la réalisera des inspections pour s'assurer de son éligibilité continue à détenir un agrément et ses autorisations connexes.
4. L'exploitant doit soumettre une demande de renouvellement à l'ANAC au moins trois (03) mois avant l'expiration de son agrément ;

#### **11.5. Evaluation et vérification**

Si l'ANAC a autorisé un organisme de formation à conduire les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, les examens seront donnés par du personnel autorisé par l'ANAC ou désigné par l'organisme de formation conformément à des critères approuvés par l'ANAC.

#### **11.6. Retrait d'agrément**

L'ANAC procédera au retrait de l'agrément d'un organisme de formation dès qu'il a des preuves suffisantes qu'il ne s'est pas acquitté de ses fonctions conformément à son manuel de procédure approuvé par l'ANAC.

#### **11.7. Manuel des spécifications de l'organisme de formation**

1. L'organisme doit préparer et tenir à jour un manuel des spécifications contenant des informations et des instructions permettant au personnel de s'acquitter de ses tâches et de guider les stagiaires sur la manière de répondre aux exigences de la formation.
2. Le contenu du manuel des spécifications doit être conforme à l'appendice 3.
3. L'organisme doit communiquer au personnel et, le cas échéant, aux stagiaires, les informations contenues dans le manuel des spécifications de formation, et la documentation relative à l'approbation de l'organisme.
4. La procédure d'amendement doit être indiquée et les amendements convenablement contrôlés.
5. Le manuel des spécifications doit indiquer les standards, les objectifs et les buts de la formation pour chaque phase auxquels les stagiaires doivent se conformer, ainsi que les conditions d'admission à chaque cours, le cas échéant.
6. Le manuel des spécifications doit indiquer les informations pertinentes aux différentes catégories de personnel, tels que les instructeurs chargés de la formation, aux qualifications de classe.



### 11.8. Programme de formation

1. Un programme de formation doit être établi pour chaque formation proposée. Ce programme doit comprendre le découpage de la formation présentée par semaine ou par phase, une liste des exercices standard et un résumé du contenu de la formation.
2. La formation théorique doit être structurée conformément à l'appendice 6.
3. La formation pratique pour une licence de télépilote doit comprendre au minimum les indications de l'appendice 7.

### 11.9. Locaux, Installations, Equipement, Matériels et moyens

1. Les installations et l'environnement de travail conviendront à la tâche à effectuer et seront acceptables pour l'ANAC.
2. L'organisme de formation doit disposer des renseignements, de l'équipement, des dispositifs et du matériel nécessaires pour dispenser la formation visée par son agrément.
3. Les moyens de formation doivent être qualifiés conformément aux critères établis, et leur utilisation doit être approuvée par l'ANAC, pour faire en sorte qu'ils conviennent à la tâche.
4. Les installations doivent assurer la protection contre les intempéries et être d'une dimension compatible avec les formations et examens prévus.
5. Les locaux où se tiennent les cours théoriques et les examens doivent être fermés et séparés des autres installations.
6. L'environnement des locaux doit être maintenu à un niveau d'éclairage, de bruit, de température et d'humidité tel que les élèves puissent se concentrer sur leurs études ou examens comme il convient sans perturbation ou inconfort excessif.
7. Des bureaux doivent être fournis aux instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques pour qu'ils puissent préparer leurs travaux sans distraction ou inconfort excessif.
8. Des locaux d'archivage protégés doivent être fournis pour les documents d'examens et les enregistrements des cours. L'environnement doit être tel que les documents restent en bon état pendant la durée d'archivage. Les locaux d'archivage et les bureaux peuvent être réunis sous réserve d'une sécurité adéquate.
9. Une bibliothèque doit contenir les documents techniques tenus à jour, appropriés à l'étendue et au niveau de la formation entreprise.
10. Les dimensions des différentes salles de classes doivent être suffisantes pour le confort. Dans leur ensemble les salles de classe doivent être suffisantes pour recevoir la totalité des élèves à un moment donné. L'éclairage et la ventilation doivent répondre à des normes raisonnables.



11. Les locaux doivent comprendre :

- a. des toilettes ;
- b. des salles de briefing ;
- c. des moyens de restauration ;
- d. des logements pour les stagiaires, dans un rayon de 30 minutes de déplacement à partir de l'aérodrome ;
- e. un bureau administratif muni de moyens de dactylographie et d'imprimerie.

12. L'organisme de formation doit des aéronefs télépilotes et un terrain agréé pour la formation pratique.

### **11.10. Dossier de formation**

1. L'organisme doit mettre à jour et conserver les dossiers ci-dessous pendant une période minimale de 5 ans, en utilisant dans ce but un personnel administratif approprié :
  - a. Un relevé des résultats d'évaluation obtenus par les stagiaires avant et au cours de la formation ;
  - b. Un relevé détaillé de la formation au sol, en vol dispensée à chaque stagiaire ;
  - c. Des renseignements personnels (dates d'expiration des attestations médicales, des licences, etc.) concernant le personnel de l'organisme.
2. Les dossiers des stagiaires doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par ces derniers.
3. Le modèle des dossiers de formation des stagiaires doit être spécifié dans le manuel spécification de l'organisme.
4. L'organisme doit soumettre ses dossiers et rapports de formation, sur sa demande, à l'ANAC.



## **CHAPITRE 12 : AERODROMES ET SITES D'EXPLOITATION**

### **12.1. Aires de décollage et d'atterrissage des RPAS**

Le décollage et l'atterrissage d'un RPAS peuvent avoir lieu sur des sites:

1. d'exploitation ; ou
2. aérodromes ; ou
3. terrains d'aéromodélisme.

### **12.2. Aires de décollage et d'atterrissage sur les sites d'exploitation**

1. Un site d'exploitation, utilisé pour le décollage ou l'atterrissage d'un RPAS, ne peut être utilisé que s'il répond aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPAS concerné, ou un document équivalent.
2. Le décollage et l'atterrissage d'un RPAS ne peuvent jamais compromettre la sécurité des aéronefs habités, des personnes ou des biens au sol.
3. L'utilisation d'un site d'exploitation est soumise à l'autorisation préalable du propriétaire ou de l'exploitant du terrain

### **12.3. Aérodromes utilisés par des RPAS**

Un RPAS ne peut utiliser un aérodrome que si l'ensemble des conditions suivantes sont réunies :

1. l'autorisation ou le certificat délivré à l'aérodrome par l'ANAC, permet le décollage et l'atterrissage des RPAS.
2. une évaluation des risques liés au nom respect des dispositions énumérées à l'appendice 1, a été effectuée et des procédures d'atténuations ont été élaborées et maîtrisées.
3. les modalités et procédures visées dans l'A.I.P pour les pistes munies de procédures aux instruments, sont respectées.
4. il existe un protocole d'accord entre l'ANAC, l'exploitant d'aérodrome, les fournisseurs de services ATS et l'exploitant du RPAS.
5. le télépilote est titulaire d'une licence RPA assortie des qualifications appropriées et possède une expérience avérée dans l'exploitation des RPAS.

### **12.4. Terrain d'aéromodélisme**

1. Les terrains d'aéromodélisme attribués aux clubs ou associations d'aéromodélisme ne peuvent être utilisés que si ces terrains ont été préalablement autorisés par l'ANAC.
2. La demande d'autorisation est introduite par le club ou l'association de télépilote d'aéromodélisme auprès de l'ANAC et doit comprendre :
  - a. une autorisation de l'exploitant ou du propriétaire du terrain, ou de l'autorité administrative compétente ;



- b. un avis documenté :
    - i. du ministère en charge de la défense ;
    - ii. du ministère en charge de la sécurité ;
    - iii. du ministère en charge de l'administration territoriale.
  - c. une cartographie du terrain ;
  - d. une copie du communiqué de publication au journal officiel du Faso, des statuts et du règlement intérieur du club ou de l'association ;
  - e. un engagement du président du club ou de l'association au respect des dispositions de la présente annexe.
3. L'autorisation est délivrée si le terrain répond aux conditions cumulatives suivantes :
- a. le terrain est situé en dehors des aéroports civils et militaires, des zones interdites (P), dangereuses (D) ou restreintes (R) mentionnés dans l'A.I.P., sauf autorisation préalable et écrite des autorités aéronautiques compétentes pour ces zones ;
  - b. le terrain est situé à au moins 3 milles nautique par rapport au point de référence d'un aérodrome (ARP), sauf autorisation préalable écrite de l'ANAC;
  - c. la zone de vol est constituée par un cylindre dont la base est le sol, la hauteur maximale est de 10 m et le rayon maximal est de 400 m à partir du point de référence du terrain, sauf si elle est autrement définie dans l'autorisation du terrain.
4. Les heures d'ouvertures des terrains d'aéromodélisme sont autorisées par l'ANAC en coordination avec les services ATS ;
5. Pour couvrir les activités de loisir et de sport sur son terrain d'aéromodélisme, tout club ou association doit contracter une assurance de responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers ;

### **12.5. Terrain utilisé pour la formation pratique**

- 1. La formation pratique sur un terrain n'est autorisée que si le terrain a été préalablement agréé par l'ANAC pour la formation.
- 2. La demande d'autorisation est introduite par l'organisme de formation de télépilote auprès de l'ANAC et doit comprendre :
  - a. une autorisation de l'exploitant ou du propriétaire du terrain, ou de l'autorité administrative compétente ;
  - b. un avis documenté :
    - i. du ministère en charge de la défense ;
    - ii. du ministère en charge de la sécurité ;
    - iii. du ministère en charge de l'administration territoriale.
  - c. une cartographie du terrain ;



3. L'autorisation est délivrée si le terrain répond aux conditions cumulatives suivantes :
  - a. le terrain comporte au moins une piste de décollage et d'atterrissage le cas échéant, une zone de décollage et atterrissage, une zone réservée pour les télépilotes et les RPAS et une zone de protection du public ;
  - b. le terrain est exempt de tout obstacle qui compromet le décollage, l'évolution et l'atterrissage des RPA ;
  - c. les dimensions de la piste de décollage et d'atterrissage sont conformes aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPA utilisé pour la formation pratique ;
  - d. les zones de décollage et d'atterrissage ont une forme et une dimension conformes aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPA utilisé pour la formation pratique.
  - e. Dans ces zones ne se trouvent aucune personne, aucun bien ou obstacle qui empêche ou rend difficile le décollage et l'approche ;
  - f. la zone de décollage et d'atterrissage est située à une distance de plus de 40 mètres de tout parking ou construction ;
  - g. le terrain est situé en dehors des aéroports civils et militaires, des zones interdites (P), dangereuses (D) ou restreintes (R) mentionnés dans l'A.I.P., sauf autorisation préalable et écrite des autorités aéronautiques compétentes pour ces zones ;
  - h. le terrain est situé à au moins 3 milles nautique par rapport au point de référence d'un aérodrome (ARP), sauf autorisation préalable écrite de l'ANAC;
  - i. la zone de vol est constituée par un cylindre dont la base est le sol, la hauteur maximale est de 300 pieds et le rayon maximal est de 400 m à partir du point de référence du terrain, sauf si elle est autrement définie dans l'autorisation du terrain.
4. Tout utilisateur d'un terrain agréé pour la formation pratique utilisé par des RPAS est tenu :
  - a. de prendre toutes les dispositions nécessaires pour y assurer la sécurité et le bon ordre en mettant à disposition à cette fin les personnes et moyens nécessaires ;
  - b. contracter une assurance de responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels causés à des tiers ;
5. L'inspecteur de l'aviation civile dans l'exercice de ses fonctions a accès sans restriction au terrain, équipements et installations associés utilisé pour la formation pratique de RPAS.

**CHAPITRE 13 : SURVEILLANCE**

1. L'ANAC est l'autorité compétente pour la surveillance des personnes, des aéronefs et des organismes visés par la présente annexe.
2. L'ANAC peut à tout moment procéder à des audits et/ou inspections pour contrôler le respect de la présente annexe et le cas échéant, des instructions du manuel d'exploitation ou manuel d'activités particulières.
3. Si des manquements aux dispositions de la présente annexe sont constatés, l'ANAC en informe le titulaire de l'autorisation.
4. Le titulaire est alors tenu de prendre les mesures correctrices nécessaires conformément aux conditions fixées par l'ANAC.
5. Le demandeur ou le titulaire d'une autorisation délivrée en application de la présente annexe, ses représentants ou son personnel, donnent libre accès, aux inspecteurs de l'ANAC, à l'organisation, aux opérations de vol, aux sites d'exploitation, aux terrains pour la formation ou d'aéromodélisme, afin de leur permettre d'effectuer les audits et inspections.
6. Le personnel responsable de l'exploitation et de l'entretien ou de la formation est disponible lors des activités de surveillance.
7. Tous les documents et informations techniques dont les inspecteurs de l'ANAC ont besoin pour exercer leur mission de surveillance sont mis à leur disposition par le détenteur de ces documents et informations ;
8. L'inspecteur de l'aviation civile dans l'exercice de ses fonctions a accès sans restriction au site d'exploitation, aux documents, aux équipements et installations associés au RPAS.

**CHAPITRE 14 : SURETE ET PROTECTION DE LA VIE PRIVEE****14.1. Vérification d'antécédents Vérification d'antécédents du télépilote ou du propriétaire**

1. Tout requérant à une carte d'identification d'aéronef télépilote, à une licence de télépilote ou à un certificat d'exploitation d'aéronef télépilote doit faire l'objet d'une vérification d'antécédent par les autorités compétentes en la matière.
2. Ne peuvent prétendre à la délivrance de certificats par l'ANAC, que les personnes physiques ou morales dont la bonne moralité a été attestée par les autorités compétentes en la matière.
3. Si l'ANAC a connaissance que le télépilote, le détenteur de la carte d'identification d'un aéronef télépilote constitue un danger pour la sécurité, elle peut modifier, suspendre ou révoquer selon le cas, la licence du télépilote, la carte ou le certificat d'exploitation délivré.

**14.2. Mesures de sûreté de l'exploitant ou du propriétaire**

1. Le titulaire d'un certificat d'exploitation d'aéronef télépilote délivré conformément à la présente Annexe doit :
  - a. veiller à ce que les RPAS qui ne sont pas utilisés soient stockés de manière sûre pour empêcher à ce qu'il ne soit utilisé pour commettre un acte d'intervention illicite ou toute utilisation non autorisée ;
  - b. veiller à ce que l'aéronef télépilote soit protégé contre les actes d'intervention illicite ;
  - c. veiller à ce que l'aéronef télépilote soit entreposé et préparé pour le vol de manière à prévenir et détecter les manipulations non désirées et à assurer l'intégrité des systèmes vitaux ;
  - d. désigner un responsable de la sûreté chargé de la mise en œuvre, de l'application et des contrôles de sûreté d'aviation civile, et ;
  - e. veiller à ce que tout le personnel affecté au déploiement, à la maintenance, à la manutention et au stockage des aéronefs télépilotes reçoive une sensibilisation à la sûreté d'aviation civile.
  - f. Le personnel affecté au déploiement, à la manutention et au stockage des aéronefs télépilotes doit faire l'objet d'enquête de moralité tous les deux ans.

**14.3. Notification à l'autorité et aux personnes de la zone d'exploitation**

1. Le télépilote, l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef télépilote doit notifier aux autorités compétentes (services de la circulation aérienne, ou les services de sécurité) et informer les personnes autour de la zone d'exploitation avant de commencer les opérations.
2. Aucun aéronef télépilote ne doit être récupéré d'une propriété publique ou privée sans autorisation du propriétaire.



#### 14.4. Confidentialité et vie privée des autres

1. Toute personne effectuant des opérations utilisant un aéronef télépiloté muni de cameras ou d'appareils photographiques doit les exploiter de manière responsable afin de respecter la vie privée d'autrui.
2. Nul ne doit utiliser un RPAS pour effectuer l'une des opérations suivantes :
  - a. Surveiller :
    - i. une personne sans son consentement ;
    - ii. les biens immobiliers privés sans le consentement du propriétaire.
  - b. photographier ou filmer une personne, sans son consentement.
3. Pour les rassemblements, événements ou lieux auxquels le grand public est invité, le télépilote doit avoir l'accord des organisateurs.
4. Le matériel infrarouge ou tout autre équipement similaire d'imagerie thermique installé sur un aéronef télépiloté doit avoir uniquement pour objet :
  - a. les enquêtes scientifiques ;
  - b. la recherche scientifique ;
  - c. la cartographie et l'étude de la surface de la terre, y compris les terrains et les surfaces d'eau ;
  - d. l'évaluation des cultures, du bétail ou des exploitations agricoles ;
  - e. l'évaluation des forêts et la gestion des forêts, et ;
  - f. d'autres recherches similaires sur la végétation ou la faune.

**APPENDICE 1 : EVOLUTION D'AERONEF TELEPILOTE A PROXIMITE DES  
AERODROMES**

1. Le présent appendice établit les exigences à respecter par les aéronefs qui circulent sans personne à bord lors de leurs évolutions à proximité :
  - a. d'une piste, ou
  - b. d'une aire d'approche finale et de décollage, ou
  - c. d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée.
2. Lorsque qu'il existe une zone de contrôle ou une zone à utilisation obligatoire de radio autour de l'aérodrome concerné, les exigences établies par le présent appendice ne s'appliquent pas au-delà des limites de celle-ci, y compris en dehors des horaires d'activité publiés de ces zones.
3. Les hauteurs de vol mentionnées dans le présent appendice sont à considérer par rapport à l'altitude de référence de l'infrastructure concernée.
4. Lorsque l'aérodrome concerné est équipé de plusieurs pistes ou aires d'approche moche finale et de décollage, les exigences établies par le présent appendice s'appliquent pour chacune d'entre elles sauf si l'exploitant de l'aéronef qui circule sans personne à bord a toutes les garanties qu'elles ne seront pas utilisées pour toute la durée prévue du vol.

**1. Piste non équipée**

1. L'aéronef télépiloté évolue hors du voisinage d'une piste non équipée de procédure aux instruments et dont la longueur est strictement inférieure à 1200 mètres, conformément aux dispositions suivantes:
  - a. la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou à la droite perpendiculaire à l'axe de piste passant par le centre de celle-ci est supérieure ou égale à 5 kilomètres, ou
  - b. l'aéronef évolue en vue de sorte que la distance DA soit au moins égale à 0,5 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

<b>DA</b>	<b>0,5 km ≤ DA &lt; 3,5 km</b>	<b>3,5 km ≤ DA &lt; 5 km</b>
<b>Hauteur</b>	<b>50 m</b>	<b>100 m</b>

**2. Piste équipée**

- 1) L'aéronef évolue hors du voisinage d'une piste équipée d'une ou plusieurs procédures aux instruments ou dont la longueur est supérieure à 1200 mètres, conformément aux dispositions suivantes:
  - a) la distance de l'aéronef télépiloté à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou à la droite support du seuil de piste physique le plus proche est supérieure ou égale à 10 kilomètres, ou



## RAF O6.RPAS

### CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)

Edition : 2  
Date : 5/06/2023  
Page 66 sur 77

- b) l'aéronef télépiloté évolue en vue de sorte que la distance DA soit au moins égale à 2,5 kilomètres et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

DA	$2,5 \text{ km} \leq DA < 5 \text{ km}$	$5 \text{ km} \leq DA < 8 \text{ km}$	$8 \text{ km} \leq DA < 10 \text{ km}$
Hauteur	30 m	60 m	100 m

### 3. Aire d'approche finale ou de décollage (se conformer au plan de dégagement)

- 1) L'aéronef télépiloté évolue hors du voisinage d'une aire d'approche finale ou de décollage, conformément aux dispositions suivantes:
- a) la distance de l'aéronef télépiloté au centre de l'aire d'approche finale et de décollage, notée « DC », est supérieure ou égale à 3,5 kilomètres, ou
- b) l'aéronef télépiloté évolue en vue de sorte que la distance DC soit au moins égale à 1 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DC :

DA	$1 \text{ km} \leq DC < 2,5 \text{ km}$	$2,5 \text{ km} \leq DC < 3,5 \text{ km}$
Hauteur	50 m	100 m

### 4. Plate-forme d'aéronefs ultralégers motorisés (ULM)

- 1) L'aéronef télépiloté évolue hors du voisinage d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée, conformément aux dispositions suivantes:
- a) la distance de l'aéronef télépiloté à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou à la droite support du seuil de piste physique le plus proche est supérieure ou égale à 2,5 kilomètres ; ou
- b) l'aéronef télépiloté évolue en vue de sorte que la distance DA soit au moins égale à 0,5 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

DA	$0,5 \text{ km} \leq DA < 1,5 \text{ km}$	$1,5 \text{ km} \leq DA < 2,5 \text{ km}$
Hauteur	30 m	100 m


**APPENDICE 2 : CONTENU MINIMAL DU MANUEL DE VOL DU RPAS OU  
DOCUMENT EQUIVALENT**

Le manuel de vol du RPAS contient au moins les éléments suivants :

1. le type de RPAS ;
2. les coordonnées du RPAS constructeur
3. le composant RPA :
  - a. la structure du RPA ;
  - b. la composition du RPA ;
  - c. les limites de l'enveloppe de vol (flight envelope) ;
  - d. les caractéristiques uniques de la conception du RPA :
    - i. les dimensions/tailles du RPA et le poids ainsi que les plans
    - ii. le devis de masse et centrage
  - e. les caractéristiques de performance du RPA :
    - i. l'altitude maximale
    - ii. l'autonomie maximale
    - iii. la portée maximale
    - iv. la vitesse (décollage, de croisière, atterrissage, décrochage, maximale)
    - v. le taux de montée maximal
    - vi. le taux de descente maximal
    - vii. les limites de taux de virage
  - f. les limitations de performance du RPA liées aux conditions environnementales et météorologiques (vent, givre, humidité, température, précipitation, grêle) ;
  - g. les distances et/ou zones requises pour le décollage et l'atterrissage ;
  - h. le type d'alimentation ;
  - i. le système de propulsion (tel que le moteur, carburant, électrique, hydraulique, pneumatique, nucléaire, gaz, solaire) ;
  - j. les surfaces de contrôle de vol et les actionneurs ;
  - k. les charges utiles (spécifiques ou génériques) et les performances spécifiques liées aux opérations en cas de panne ;
4. le composant contrôle et communication :
  - a. l'avionique :
    - i. le diagramme de système global de l'architecture de l'avionique
    - ii. la localisation des capteurs de données d'air, des antennes, des radios, et des
    - iii. équipements de navigation en respectant la ségrégation et la redondance ;
    - iv. le pilote automatique (type, constructeur, description de la méthode de travail).
  - b. les systèmes de navigation (description des composants ainsi que la précision de la position horizontale et verticale et de la vitesse) ;



- c. les systèmes de communication (liaison de commande et de contrôle et la liaison de charge utile) ;
- d. l'utilisation des fréquences ;
- e. les capteurs et/ou la télémétrie ;
- f. le système de récupération de vol ;
- g. le poste de télépilotage ;
- h. l'équipement de support au sol ;
- i. l'équipement de surveillance ;
- j. description des phases de vol ;
- k. les contrôles pré vol ;
- l. la description du système de décollage/lancement ;
- m. la description des modes de vol et le changement en vol et les changements des missions en vol ;
- n. les contrôles en vol ;
- o. la description du système d'atterrissage/récupération ;
- p. les contrôles après vol.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	<b>Edition : 2</b>
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	<b>Date : 5/06/2023</b> <b>Page 69 sur 77</b>

### **APPENDICE 3 : CONTENU MINIMAL DU MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'OFA**

L'organisme de formation qui assure des cours autres ceux de pilotes doit fournir un manuel de spécifications qu'il utilise, contenant les informations suivantes :

- a. une déclaration signée du dirigeant responsable confirmant que le manuel des spécifications de l'organisme de formation, ainsi que tous les manuels associés, définissent les moyens de conformité de l'organisme aux exigences de la présente annexe que l'organisme s'y conformera à tout moment ;
- b. le titre et le nom du (des) responsable(s);
- c. les tâches et responsabilités du (des) responsable(s) y compris les domaines qu'ils peuvent traiter directement avec l'Administration de l'aviation civile au nom de l'organisme;
- d. un organigramme de l'organisme indiquant les chaînes de responsables;
- e. une liste des instructeurs, examinateurs et contrôleurs ;
- f. une description générale des installations de cours et d'examens situés sur chaque site spécifié sur le certificat d'agrément de l'organisme agréé ;
- g. une liste des cours constituant le domaine d'agrément ;
- h. la procédure d'amendement du manuel de spécifications de l'organisme ;
- i. les procédures de l'organisme requises;
- j. les procédures de contrôle de l'organisme de formation, requises pour la conduite des cours, examens, contrôles ;
- k. une liste des documents annexes ;
- l. les procédures de désignation et de suspension des examinateurs et des
- m. contrôleurs.

**APPENDICE 4 : CONTENU MINIMAL DU RAPPORT D'ANALYSE DE SECURITE**

Le rapport d'analyse de sécurité contient, lorsqu'ils sont applicables, les éléments suivants :

1. une description des systèmes de sécurité ;
2. une analyse exhaustive des événements potentiellement dangereux et de leurs effets ;
3. une liste des alarmes et procédés de détection des pannes ;
4. une liste de procédures à suivre par le télépilote en cas de pannes ou de défauts ;
5. une liste des contrôles pré vol et post-vol ;
6. l'identification des mesures préventives à prendre ;
7. les procédures de gestion des scénarios d'urgence applicables :
  - perte de contrôle de vol dû à la défaillance d'un servo ;
  - a. perte du pilote automatique ;
  - b. perte de puissance de propulsion ;
  - c. perte de puissance moteur (perte d'un moteur) ;
  - d. tension de batterie faible ;
  - e. perte de composants de navigation (position ou altitude) ;
  - f. perte du système global de navigation par satellite (GNSS) ;
  - g. perte de la liaison de commande et de contrôle (radio control link failure) ;
  - h. perte du poste de télépilotage (remote pilot station communication failure) ;
  - i. perte de puissance du poste de télépilotage ;
  - j. perte de la communication ATC ;
  - k. perte de la communication entre le télépilote et l'observateur RPA.

**APPENDICE 5 : CONTENU DU MANUEL D'EXPLOITATION OU MANUEL D'ACTIVITES  
PARTICULIERES**

Le manuel d'exploitation contient au moins les éléments suivants :

1. une description de l'organisation avec les limites opérationnelles y associées ;
2. un organigramme de l'organisation, les documents détaillés définissant les responsabilités des responsables du maintien de la sécurité de l'exploitation ;
3. la procédure de désignation du télépilote ;
4. si nécessaire, la procédure de désignation de l'observateur RPA et sa coopération avec le télépilote ;
5. la procédure de sélection et de conception du site d'exploitation incluant les zones de décollage et d'atterrissage, les distances de sécurité avec les obstacles, une zone de travail en sécurité, une zone libre d'atterrissage et les mesures limitant l'accès des tiers au site ;
6. les procédures relatives aux opérations incluant les listes de contrôle avant, pendant et après le vol y compris pour les situations dans lesquelles un problème avec le RPAS survient sans mettre en danger la sécurité ainsi que les scénarios d'urgence pour les situations dans lesquelles un problème survient avec le RPAS et met en danger la sécurité ;
7. les procédures relatives au temps de repos minimal, au temps de vol ininterrompu maximal, au temps de vol maximal par jour et au temps minimal de repos entre deux périodes de vol ;
8. la procédure de contrôle du RPA en vol ;
9. les procédures de sécurité ;
10. les procédures pour les opérations de vol et la coopération au sein du poste de télépilotage ;
11. la procédure de notification, d'examen et de suivi d'un accident ou d'un incident ;
12. les procédures relatives aux exploitations de classe 1 comprenant une analyse de risques dans laquelle la complexité de l'activité, les dangers et risques y associés sont évalués et une description des mesures de prévention ;
13. le programme de formation interne à l'organisation ;
14. les instructions de désignation de vol ;
15. les instructions relatives à la sûreté.

**APPENDICE 6 : CONNAISSANCES THEORIQUES RELATIVES AU PILOTAGE DE RPA**

Les connaissances théoriques minimales pour l'obtention d'une licence de télépilote sont :

**1. Connaissances générales aéronautiques****a. Réglementation aéronautique et procédures ATC :**

- i. Réglementation aéronautique internationale, nationale et autorités aéronautiques
- ii. Navigabilité de l'aéronef ;
- iii. Marques de nationalité et d'immatriculation ;
- iv. Système de licence de télépilote (qualifications, privilèges) ;
- v. Règles de l'air (règles générales, VLOS, base de VFR, surfaces libre d'obstacle
- vi. autour des aérodromes) ;
- vii. Espace aérien (classification, minima de séparation, séparation à proximité des aérodromes) ;
- viii. Services de la circulation aérienne (ATS) et gestion du trafic aérien ;  
Proximité d'aéronefs ;
- ix. Signalement d'accidents et incidents d'aviation et procédures d'analyses et enquêtes ;
- x. Services d'informations aéronautiques (AIS) ;
- xi. Aérodromes et sites d'exploitation ;
- xii. Aides visuelles de marquage des obstacles ;
- xiii. Recherches et sauvetage ;
- xiv. Sûreté.

**b. Performance et limitations humaines :**

- i. Concepts de base ;
- ii. Base de la physiologie aéronautique ;
- iii. Base de psychologie aéronautique ;

**c. Météorologie :**

- i. Connaissance de base de l'atmosphère ;
- ii. Refroidissement et réchauffement local ;
- iii. Pression atmosphérique ;
- iv. Densité atmosphérique ;
- v. Atmosphère standard internationale (ISA) ;
- vi. Définir la hauteur, l'altitude et le niveau de vol ;
- vii. Flux d'air et topographie ;
- viii. Vent ;



- ix. Thermodynamique ;
- x. Nuages et brouillard ;
- xi. Précipitations ;
- xii. Base de masses d'air et des fronts ;
- xiii. Dangers de vol ;
- xiv. Rapport météorologique d'un aérodrome (METAR),
- xv. Prévisions de l'aérodrome (TAF) ;
- xvi. Interprétation de base des cartes météorologiques

d. Communications :

- i. Communication VFR ;
- ii. Définition ;
- iii. Procédures opérationnelles générales ;
- iv. Termes d'informations météorologiques pertinents ;
- v. Actions devant être prises en cas de perte de la communication ;
- vi. Procédure de détresse et d'urgence ;
- vii. Principes généraux très haute fréquence (VHF) de propagation et d'allocation des fréquences.

2. Connaissances spécifiques

a. Connaissances générales de la technologie de l'aéronef (cellules et systèmes, composants électriques, centrale électrique, équipements d'urgence) :

- i. Structure de la cellule et les systèmes (systèmes de décollage et d'atterrissage) ;
- ii. Contrôles de vol de base (autopilotes, surfaces de contrôle, liaison et contrôle, transmission, et réception) ;
- iii. Télémétrie de la charge ;
- iv. Hydrauliques de base ;
- v. Pneumatiques de base ;
- vi. Systèmes de protection antigivrage et dégivrage ;
- vii. Carburant et/ou batteries ;
- viii. Composants électriques ;
- ix. Interférences ;
- x. Systèmes de propulsion (centrale électrique et accessoires) ;
- xi. Contrôle télépiloté ;
- xii. Théorie de base de la propagation radio ;
- xiii. Equipements et scénarios d'urgence.

**b. Instrument :**

- i. Instruments de vol (instruments de données aéronautiques, système de pitot statique, altimètre avec références, indicateur de vitesse de l'air, instruments gyroscopiques, horizon artificiel, compas magnétique) ;
- ii. Equipement d'enregistrements (à bord et/ou dans le poste de télépilotage) ;
- iii. Instruments de monitoring du système ;
- iv. Systèmes de sécurité (système d'alerte décrochage, système d'alerte altitude).

**c. Masse et équilibrage :**

- i. Devis de masse et équilibrage de base (centre de gravité, limites de masse et d'équilibrage) ;
- ii. Performance de vol et préparation de vol ;
- iii. Charger et sécuriser la charge.

**d. Navigation :**

- i. UTC ;
- ii. Lever du soleil, coucher du soleil, crépuscule civil ;
- iii. Principes de base de direction, magnétisme et compas ;
- iv. Distance et unité de conversion ;
- v. Utilisation de cartes aéronautiques ;
- vi. Système de positionnement mondial (GPS), système global de navigation par satellites (GNSS).

**e. Aérodynamique :**

- i. Principes de vol ;
- ii. Base d'aérodynamique et forces exercées sur un aéronef ;

**f. Aérodynamiques de la performance de vol de la cellule : Connaissance spécifique pour RPL-A et/ou RPL-RM et/ou RPL-S ;****g. Le cadre légal relatif à la protection de la vie privée et au traitement des données à caractère personnel.**


**APPENDICE 7 : CONNAISSANCES PRATIQUES RELATIVES AU PILOTAGE DE RPA**

Les connaissances pratiques minimales pour l'obtention d'une licence de télépilote sont :

- a. la préparation du vol ;
  - b. Configuration du RPAS ;
  - c. contrôles pré-vol et utilisation et connaissance des listes de contrôle ;
  - d. validité et présence des informations et de la documentation nécessaire ;
  - e. Décollage en tenant compte des différentes composantes de vent
  - f. Manoeuvres :
    - i. carré ;
    - ii. boîte ;
    - iii. point d'intérêt ;
    - iv. monter ;
    - v. descendre ;
    - vi. tourner sur place ;
    - vii. faire des Virages ;
    - viii. circuit ;
  - g. Procédure de retour à l'origine, procédure d'urgence et récupération après décrochage
1. Atterrissage :
- a. en tenant compte des différentes composantes de vent ;
  - b. sans volets, si d'application ;
  - c. atterrissage sans trains sortis, si applicable ;
  - d. atterrissages forcés pratiqués ;
  - e. Si d'application, collaboré avec l'observateur RPA
  - f. Phase post-vol.  
Effectuer les tâches comme définies dans le manuel d'exploitation ou d'activités particulières.

	<b>RAF O6.RPAS</b>	Edition : 2
	<b>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)</b>	Date : 5/06/2023 Page 76 sur 77

### APPENDICE 8 : SPECIMEN CARTE D'IDENTIFICATION D'AERONEF TELEPILOTE

	<b>AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU BURKINA FASO NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY OF BURKINA FASO</b>				
<b>CERTIFICAT D'IDENTIFICATION D'AERONEF TELEPILOTE RPA IDENTIFICATION CERTIFICATE</b>				N° de Certificat d'Identification <i>Identification Certificate number</i>	
1- Marques de nationalité et d'Identification <i>Nationality and Identification</i>		2- Constructeur et désignation du type de l'aéronef télépiloté <i>Manufacturer and type designation of RPA</i>		3- N° de série de l'aéronef télépiloté <i>RPA Serial Number</i>	
4- Nom du Propriétaire ( <i>Name of Owner</i> ) :					
5- Adresse du Propriétaire ( <i>Adress of Owner</i> ) :					
6- Mention d'emploi ( <i>Classification</i> ):			7- Port d'attache ( <i>Location</i> ) :		
8- Masse à Vide ( <i>Empty Weight</i> ):					
9- Moteur ( <i>Engine</i> )	Type ( <i>Type</i> ):		12- Liaison C2 ( <i>Command and Control</i> ):		
	Puissance ( <i>Power</i> ):				
	Nombre de moteurs ( <i>Engine number</i> ):				
10- Voilure ( <i>Aerofoil</i> )	Type ( <i>Type</i> ):				
	Surface Alaire ( <i>Airfoil</i> ):				
11- Masse maximale au decollage (MTOW)					
Date de 1 <sup>ère</sup> délivrance : .....			<b>Le Directeur Général de l'ANAC ANAC General Director</b>		
<i>Date of first issue</i>					
Délivré le : .....					
<i>Date of issue</i>					

### INSPECTIONS PERIODIQUES DE NAVIGABILITE

#### *Airworthiness Inspection Validity*

N° de certificat d'Identification :

*Identification certificate number*

Lieu et Date de l'Examen <i>(Date and place of inspection)</i>	Résultat de l'Examen Date limite de Validité <i>(Result of inspection Certificate valid until)</i>	Visa des Experts <i>(Signature of the experts)</i>	Lieu et Date de l'Examen <i>(Date and place of inspection)</i>	Résultat de l'Examen Date limite de Validité <i>(Result of inspection Certificate valid until)</i>	Visa des Experts <i>(Signature of the experts)</i>

**Résultat - Result:**

- Situation **R** : Carte suspendue - *Suspended card*
- Situation **V** : Carte validée jusqu'à la date indiquée - *Card validated until the indicated date*

**RAF O6.RPAS****CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES  
D'AERONEFS TELEPILOTES CIVILS (RPAS)**Edition : 2  
Date : 5/06/2023  
Page 77 sur 77**APPENDICE 9 : SPECIMEN DE PERMIS D'EXPLOITATION (PER)****SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION D'AERONEF TELEPILOTE****AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**

Téléphone (XXX) ..... Fax : (XXX) ..... e-mail (ANAC) : \_\_\_\_

N° : \_\_\_\_\_

le : \_\_\_\_\_

Nom de commercial l'exploitant : \_\_\_\_\_

Signature et cachet du Directeur Général de l'ANAC

\_\_\_\_\_  
Nom et prénom du Directeur Général de l'ANAC

Type d'aéronef télépiloté : \_\_\_\_\_

Types d'exploitation : agriculture  construction  photographie  recherche  publicité  Autre(A préciser) 

Zones exploitation dans l'Etat membre : \_\_\_\_\_

**Restrictions spéciales :**

APPROBATION PARTICULIERE	OUI	NON	DESCRIPTION	OBSERVATIONS
MTOW (masse maximale au décollage ≤25 kg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vitesse ≥ 87 kt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La vitesse de l'aéronef télépiloté ne doit pas excéder 87 kt calibrée en puissance maximale en vol en palier	
Altitude au-dessus du sol ≥ 500 ft (150 m)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'altitude de l'aéronef télépiloté ne doit pas dépasser 500 ft au-dessus du sol	
Distance latérale ≤ 50 m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La distance latérale par rapport à une personne, un bâtiment, une structure, un véhicule, un vaisseau ou un animal non lié à l'aéronef télépiloté.	
Distance latérale ≤ 300 m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La distance latérale entre l'aéronef télépiloté et son télépilote	
Visibilité minimale de vol ≤ 3 nm (6 km)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La visibilité minimale de vol, telle qu'observée depuis la station au sol doit être de moins de 3 nm (6 km)	
Distance verticale ≤ 500ft (150 m)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La distance minimale de l'aéronef télépiloté par rapport aux nuages ne doit pas être moins de :	
Distance horizontale ≤ 2000ft (600 m)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 500 ft (150m) en-dessous des nuages ;</li><li>• 2000 ft (600 m) horizontalement du nuage</li></ul>	
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Entretien aéronef télépiloté	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**RAF 06.RPAS****CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS  
TELEPILOTES CIVILS  
(RPAS)**

Édition : 1  
Révision : 00  
Date : 05/10/2018  
Page 77 sur 77

**PERMIS D'EXPLOITATION D'AERONEF TELEPILOTE (PER) (A conformer au PEA)****AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC)**

Types d'exploitation :

Activités ponctuelle Activités permanente 

N° : \_\_\_\_\_

Nom commercial de l'exploitant : \_\_\_\_\_

Noms et contacts des opérationnels

Adresse de l'exploitant : \_\_\_\_\_

• Responsable opérations d'exploitation \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

Courriel (E-mail) : \_\_\_\_\_

•

Le présent Certificat atteste que \_\_\_\_\_ a (ont) reçu l'autorisation d'effectuer avec **des aéronefs télépilotes**, des opérations de travail aérien indiquées dans **les spécifications d'exploitation ci-jointes**, conformément au Manuel d'Activités Particulières et à l'Arrêté relatif aux aéronefs télépilotes-.

**LE DIRECTEUR GENERAL**

Date de délivrance : \_\_\_\_\_

*Signature du Directeur Général (apposer cachet)***le nom du Directeur Général de l'ANAC**

Date d'expiration : \_\_\_\_\_