

SELARL Xavier PELLEZ et Sophie PELLEZ-COURIVAUD
Commissaires de Justice Associés
6 rue Edme BOUCHARDON BP 50033
52000 CHAUMONT

Tel : 03.25.03.02.04

e-mail : etude@huissier52-pellez.com

Expédition certifiée conforme à l'Original
SI25121682

PROCES VERBAL DE CONSTAT



**COMMISSAIRES
DE JUSTICE**

L'AN DEUX MILLE VINGT-CINQ ET LE DIX-HUIT DÉCEMBRE

À : 15 Heures et 00 Minute

À la demande de :

La SELARL BERTHELOT & Associés, MANDATAIRES JUDICIAIRES, inscrite au registre du commerce et des sociétés de SAINT-ETIENNE sous le numéro 830 000 451 00062, représentée par Maître Bérénice DUBOC domiciliée Rue Marguerite PEREY, Bâtiment 11 CS 10776 BETTANCOURT-LA-FERREE à SAINT-DIZIER (52115)

Qui m'expose que par Jugement en date du 21 Novembre 2016, le Tribunal de Commerce de CHAUMONT a déclaré AVOVENTES, qui exploitait une activité de « Produit d'isolation à base de bois », AVOVENTES en état de liquidation judiciaire,

Que Maître Hervé DECHRISTE a été désigné aux fonctions de Liquidateur,

Que suivant Jugements en date des 10 Octobre 2022, 28 Septembre 2023 et 08 Septembre 2025, le Tribunal de Commerce de CHAUMONT a prorogé les opérations de liquidation judiciaire de AVOVENTES,

Que suivant Ordonnance du 08 Août 2023, Maître Bérénice DUBOC a été désignée aux fonctions de Liquidateur en remplacement de Maître Hervé DECHRISTE,

Qu'il dépend de l'actif de la liquidation, le bien immobilier ci-après désigné :

- Terres naturelles partiellement boisées sises à CHAMOUILLEY (52410), cadastrées Section AM n°1 à 5 (72.512,00 m²), implantées dans l'îlot au Nord-Est par la voie ferrée, à l'Ouest par la Marne, au Sud-Est par le Canal entre Champagne et Bourgogne, au Sud par des propriétés privées,
- Terrains naturels partiellement boisés sis à CHAMOUILLEY (52410), cadastrés Section AK n°34 à 36, 216, 218, 223 et 233 (6.346,00 m²), situés en grande partie dans une boucle formée par la Route de Nancy (RD 176),

Que cet ensemble immobilier est exempt de toute inscription hypothécaire ou assimilée,

Que par Ordonnance du Juge Commissaire en date du 18 Novembre 2025, la SELARL BERTHELOT & Associés représentée par Maître Bérénice DUBOC, a été autorisée à poursuivre par devant le Tribunal Judiciaire de CHAUMONT, sous la constitution de la SELARL WILHELEM-CHAPUSOT-BOURRON, la vente aux enchères publiques, en un seul lot, des terres naturelles partiellement boisées sises à CHAMOUILLEY (52410), cadastrées Section AM n°1 à 5 et Section AK n°34 à 36, 216, 218, 223 et 233,

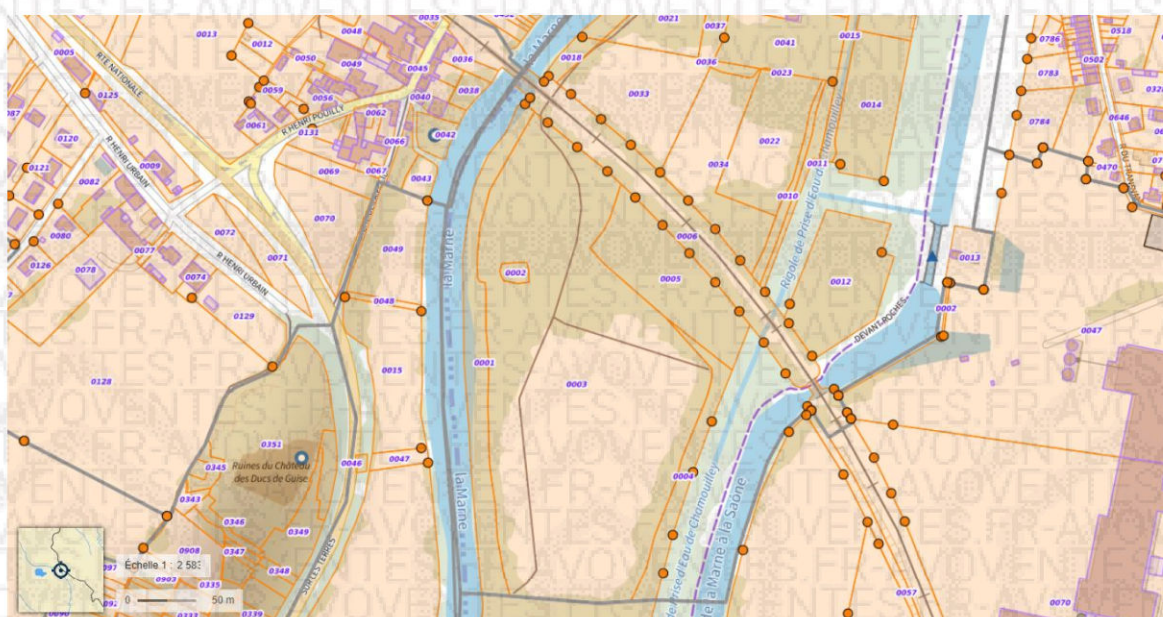
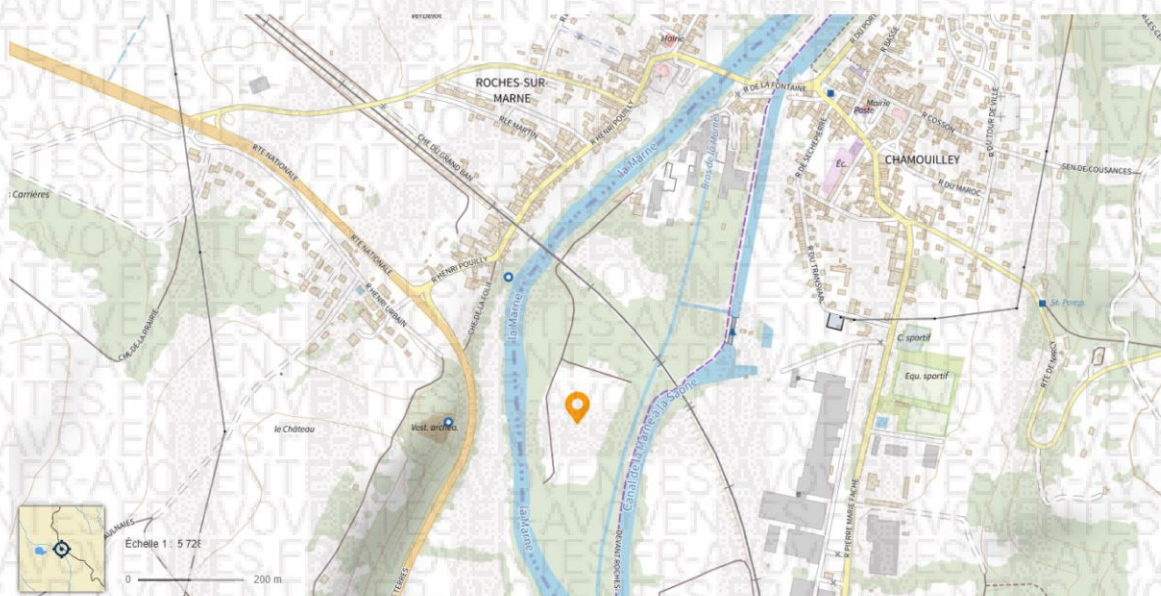
Que, dans le cadre de cette vente aux enchères publiques, j'ai reçu mandat d'établir un procès-verbal de description desdits biens.

Ce à quoi déferant :

Je soussigné, Xavier PELLEZ, Commissaire de Justice associé, au sein de l'entité exploitante S.E.L.A.R.L XAVIER PELLEZ ET SOPHIE PELLEZ-COURIVAUD, titulaire d'un office de Commissaire de Justice, sis 6 rue Edme BOUCHARDON à CHAUMONT (52000), exploitante d'aéronefs télépilotes sans équipage à bord sous le numéro ED17685 et titulaire du certificat d'aptitude de télépilote de drone 47311162 délivré le 18 Juillet 2022 par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Certifie m'être transporté le 18 Décembre 2025 à CHAMOUILLEY (52410).

Là étant sur les parcelles cadastrées **Section AM n°1 à 5**, j'ai procédé aux constatations suivantes :



Ces parcelles en terres naturelles, herbe tondue et partiellement boisées, d'une surface totale de 72.512,00 m², sont implantées dans un îlot bordé au Nord-Est par la voie ferrée, à l'Ouest par la Marne, au Sud-Est par le canal entre Champagne et Bourgogne, au Sud par des propriétés privées. Les surfaces boisées sont situées sur le côté Nord notamment, les extrémités Est et Ouest.

Ces parcelles sont accessibles par un chemin de terre déformé au Nord du site après avoir traversé dans une partie boisée, sur le Chemin Devant Roches dans le prolongement de la Rue de la Fontaine, un pont et une propriété privée qui supporte une dizaine de servitudes de passage selon les déclarations de AVOVENTES AVOVENTES AVOVENTES rencontré sur place et domicilié AVOVENTES





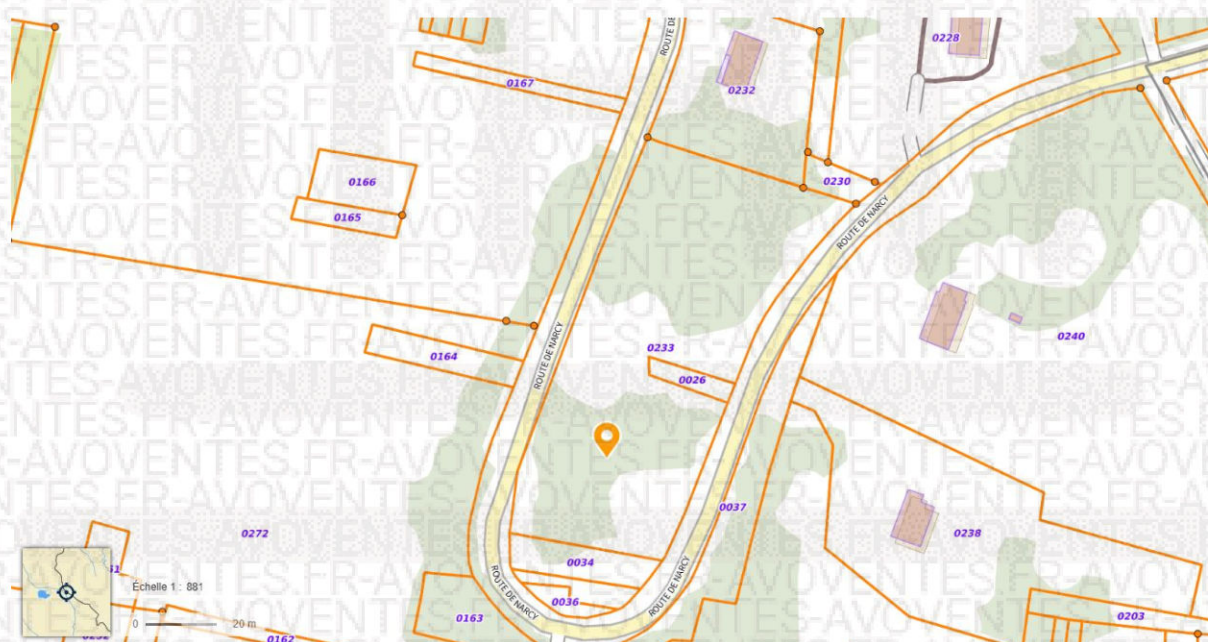
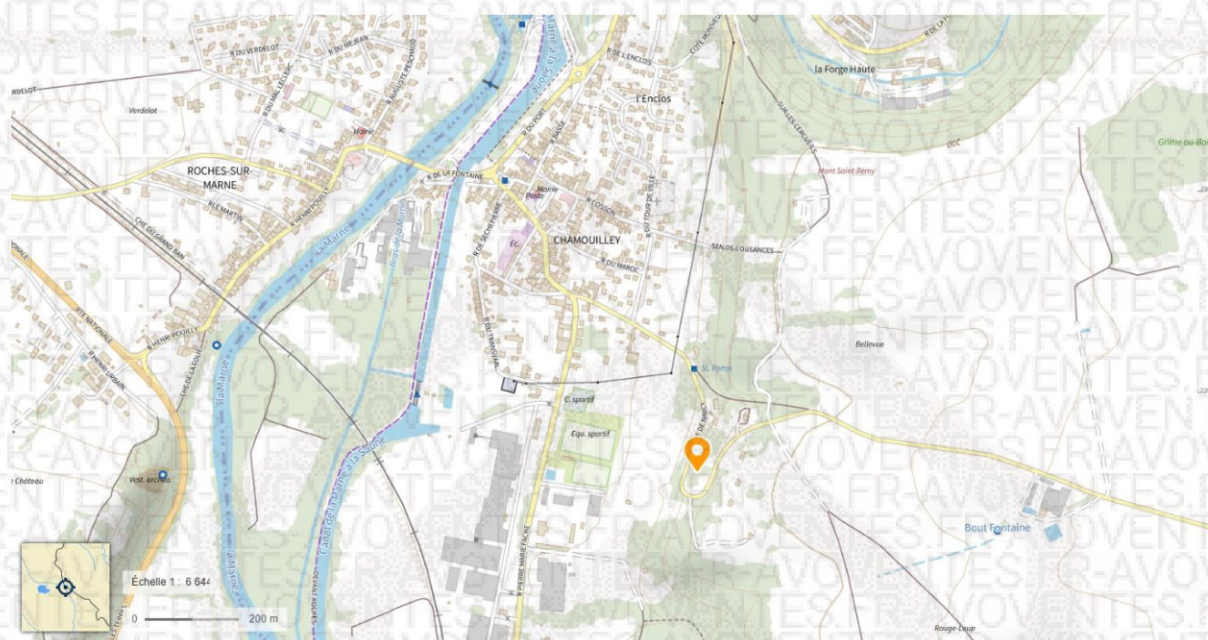








Puis, je me suis transporté Route de NARCY à CHAMOUILLEY (52410), au niveau des parcelles cadastrées **Section AK n°34 à 36 et 233**. Là étant, j'ai procédé aux constatations suivantes :

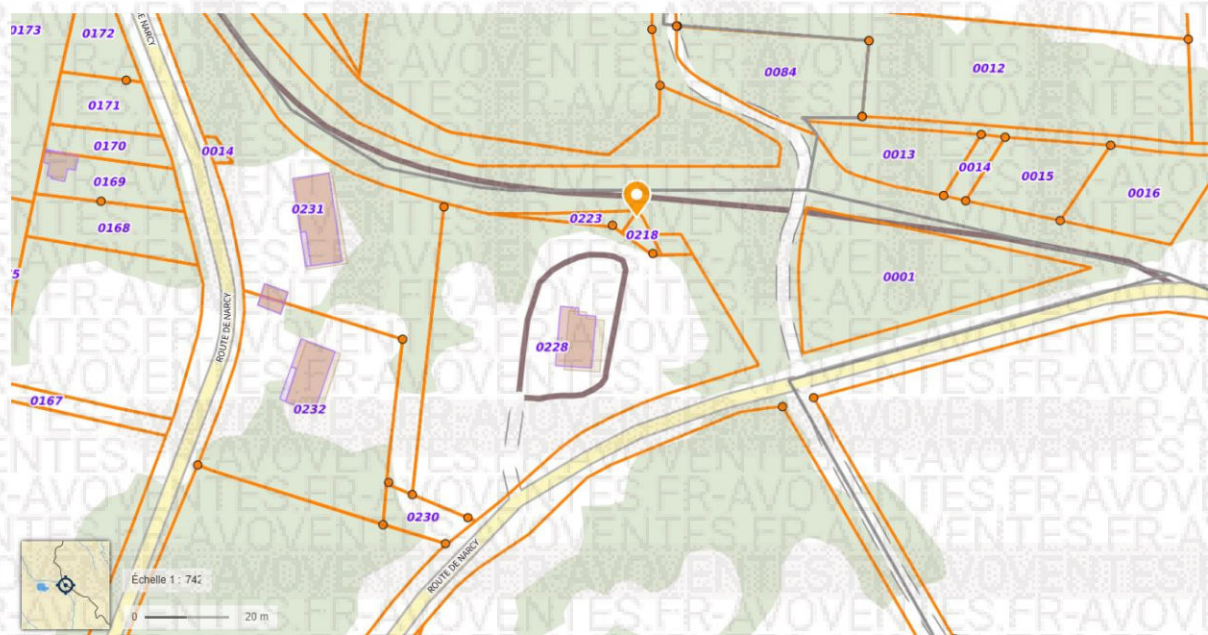
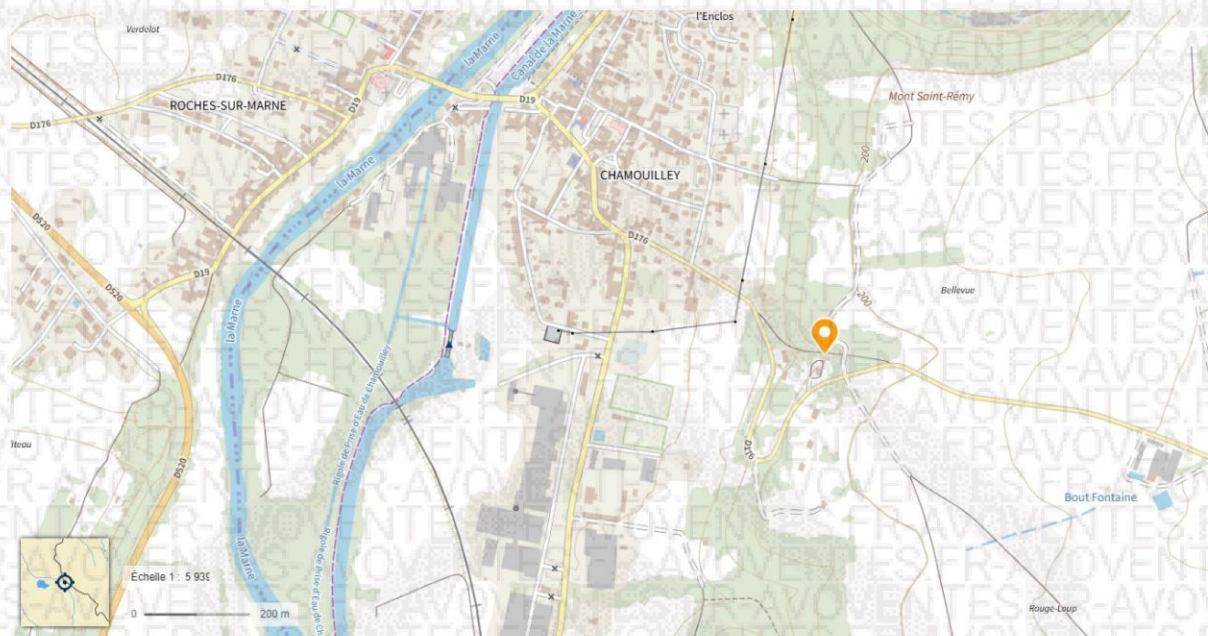


Ces trois parcelles sont situées dans la boucle formée par la Route de NARCY (RD 176). Elles sont presque totalement boisées et supportent l'inclusion d'une petite parcelle étrangère cadastrée Section AK n°26 sur son côté Est.

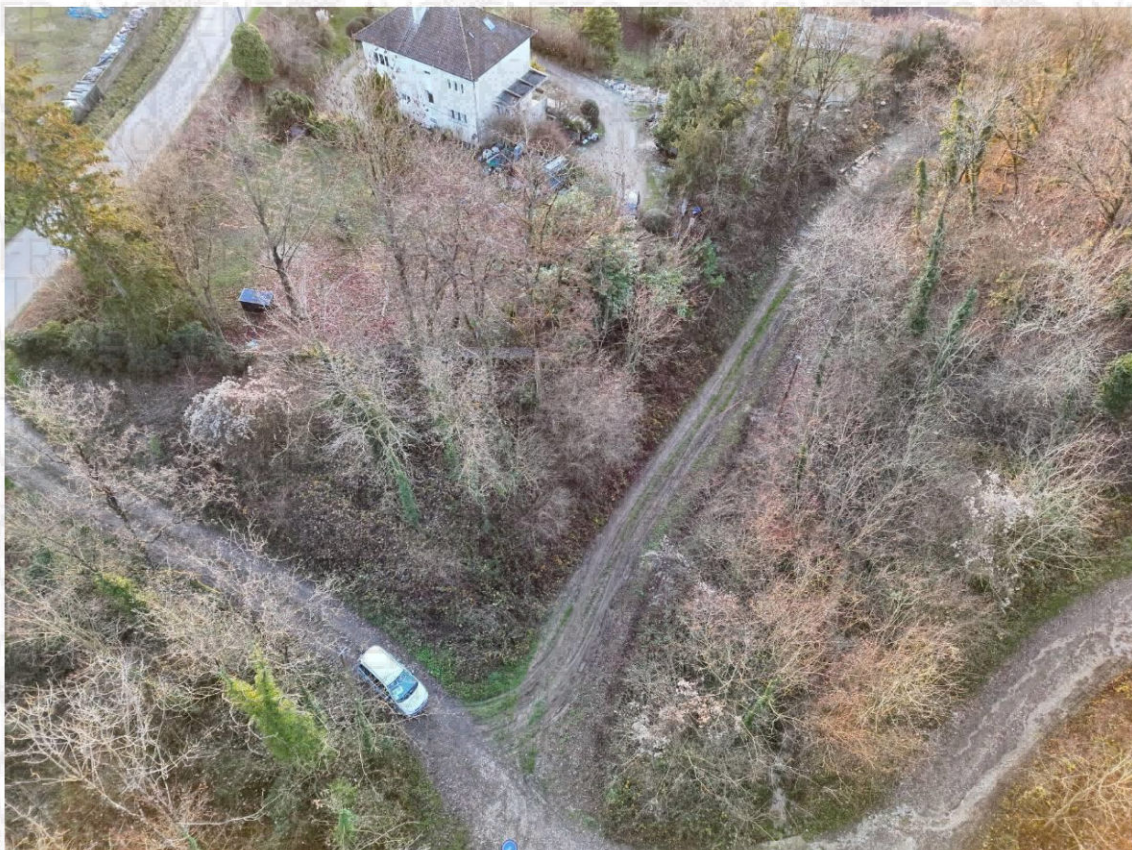




Enfin, je me suis transporté plus au Nord, toujours Route de NARCY à CHAMOUILLEY (52410). Là étant sur les parcelles cadastrées **Section AK n°216, 218 et 223**, j'ai procédé aux constatations suivantes :



Ces trois petites parcelles sont entièrement boisées, accessibles par un petit chemin en terre très déformé depuis la Route de NARCY.





Les opérations de constatations terminées, je me suis retiré à 17 heures 00.

INFORMATIONS SUR L'APPAREIL UTILISÉ

Matériel utilisé pour établir mes constatations

Aéronef multirotors sans équipage à bord de type « drone », de marque DJI modèle Matrice 4T, numéro de série 1581F7K3C253V00D1M94, équipé d'une caméra DJI portant le numéro de série 10.03.00.04. La radiocommande DJI RC Plus 2 porte quant à elle le numéro de série : 9N9CN4Q0014GF5

Préalablement à mes opérations de constatations, j'ai contacté le gestionnaire en charge de l'espace aérien l'approche de Saint-Dizier (03.25.07.80.15)

Compte-rendu de vol

Le bilan de vol

À la fin de mes constatations, j'ai rappelé le gestionnaire en charge de l'espace aérien au sein de la CTR de l'aéroport de l'approche de Saint-Dizier au 03.25.07.80.15 lui indiquant que mon vol était terminé.

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

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

CERTIFICATIONS TECHNIQUES

AUDIT DU MATÉRIEL UTILISÉ

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

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

L'appareil étant homologué pour le scénario de vol S1, il est déclaré auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile depuis le 06/08/2025 sous le numéro UAS-FR-530847. Cette déclaration est valable jusqu'au 05/08/2030.

Le logiciel de contrôle de vol

14.1.7.11

Marquage sur l'appareil

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

- Le nom de l'exploitant : S.E.L.A.R.L XAVIER PELLEZ ET SOPHIE PELLEZ-COURIVAUD
- Le numéro d'exploitation : FRAwqhvh80i4nsdi
- L'adresse : 6 rue Edme Bouchardon 52000 CHAUMONT
- Le numéro de téléphone : 0623483153
- Le numéro d'enregistrement : UAS-FR-530847

Masse et dispositif de signalement électronique et lumineux

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

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

En l'espèce, l'aéronef présente une masse nette avec batterie de 1229 grammes et respecte les dispositions susmentionnées. De plus, le drone sera équipé des dispositifs nécessaires à la protection des tiers en cas de chute en fonction de son poids, tel que décrit au paragraphe "Règles applicables par rapport au poids du drone" (voir plus bas).

En conformité avec les points susmentionnés, l'identifiant de signalement électronique à distance de l'aéronef utilisé est : FRAwqhvh80i4nsdi-7yo. Il présente un format d'identification de type ANSI/CTA/2063-A (PSN).

Assurance responsabilité civile professionnelle

L'entité exploitante S.E.L.A.R.L XAVIER PELLEZ ET SOPHIE PELLEZ-COURIVAUD fait l'objet d'une assurance en responsabilité civile professionnelle souscrite auprès de la compagnie XL INSURANCE COMPANY SE, agence AIR COURTAGE, police d'assurance n° FRM0000001AV17A/DROWEB/137405, valable jusqu'au 17/09/2026.

TRAVAUX PREPARATOIRES

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

- L'arrêté du 27 juillet 2005 portant application de l'article D133-10 du Code de l'aviation civile.
- Le règlement délégué (UE) 2019/945.
- Le règlement d'exécution (UE) 2019/947.
- L'arrêté du 03 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.
- L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standards nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139.
- L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux exigences applicables aux pilotes à distance dans le cadre d'opérations relevant de la catégorie « ouverte ».
- L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux dispositions transitoires de reconnaissance de la formation et des titres des pilotes à distance.
- La loi « Drones » n°2016-1428 du 24 octobre 2016.
- Le décret n° 2018-67 du 2 février 2018 relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.
- L'arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.
- Le décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.
- L'arrêté du 19 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.
- Le décret n° 2019-1114 du 30 octobre 2019 pris pour l'application de l'article L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques
- L'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord.
- Le Décret n° 2022-1397 du 2 novembre 2022 portant application de l'article L. 6224-1 du code des transports relatif au régime encadrant la captation et le traitement des données recueillies depuis un aéronef dans certaines zones.
- L'arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef.
- L'article L6211-3 du Code des transports.

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

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

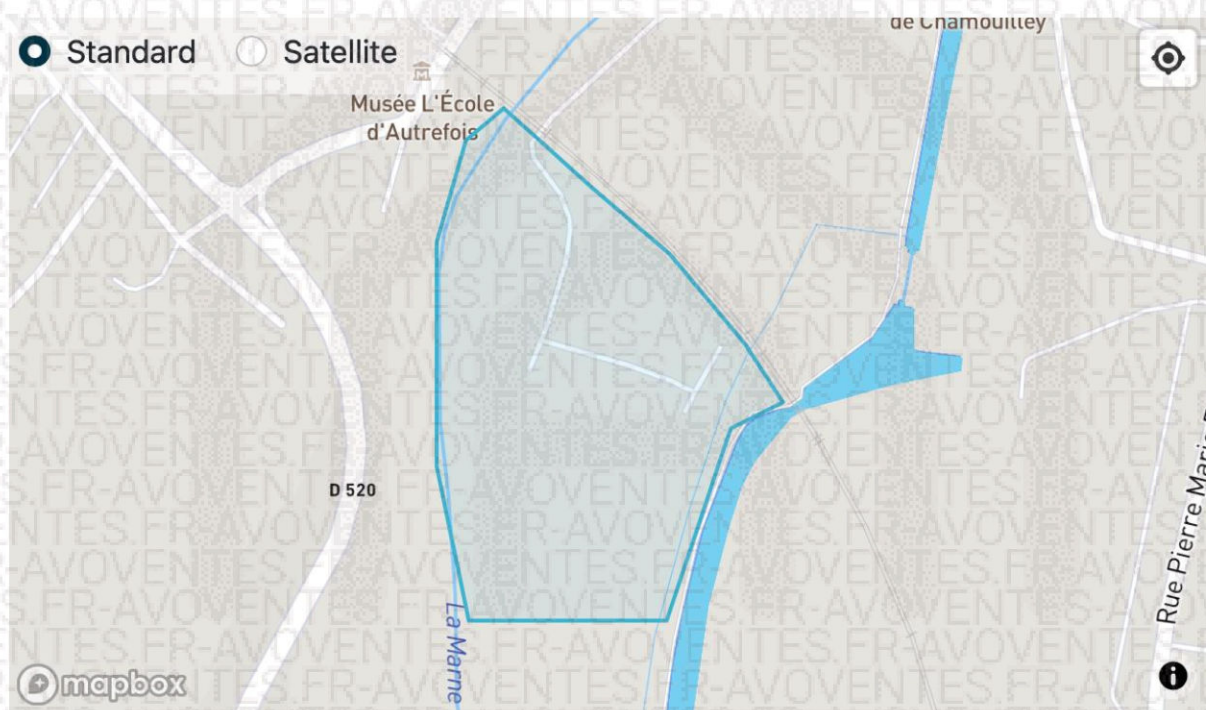
Les obligations générales de l'exploitant figurent dans le manuel d'exploitation (MANEX) dont le numéro de version a été déclaré sur le site <https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr>. Ledit manuel décrivant les modalités de mise en œuvre des obligations réglementaires, consultable sur demande du requérant.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

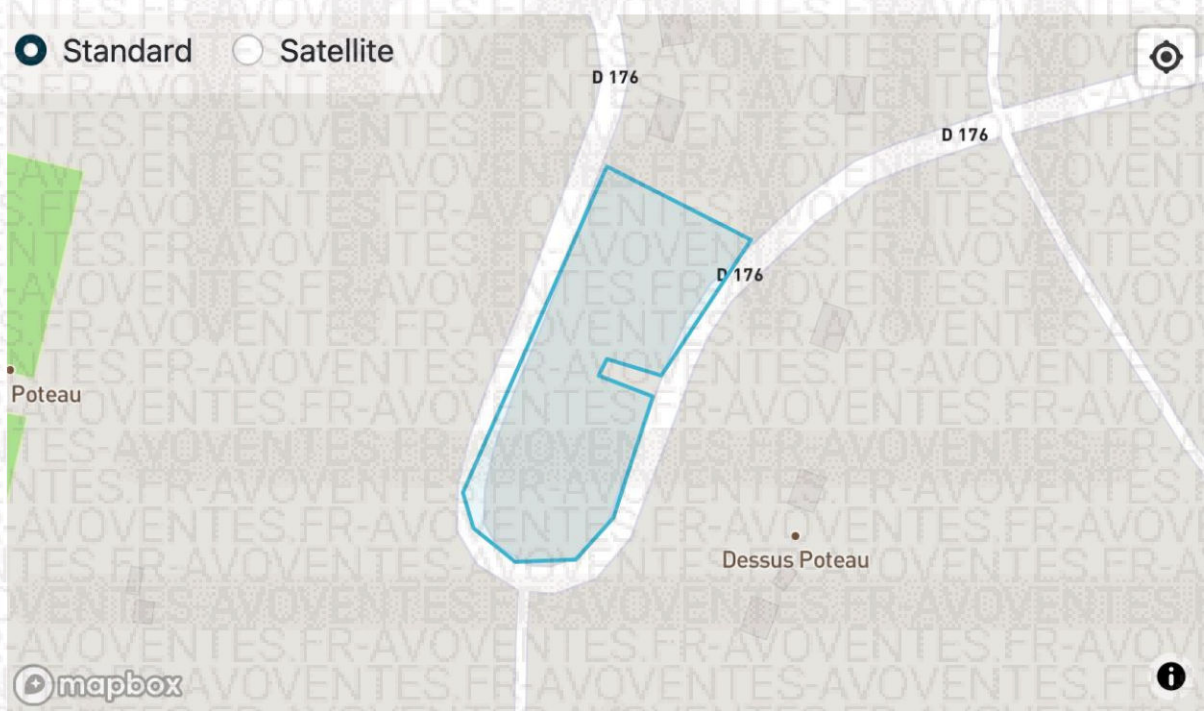
Certification de contrôle de la zone de vol

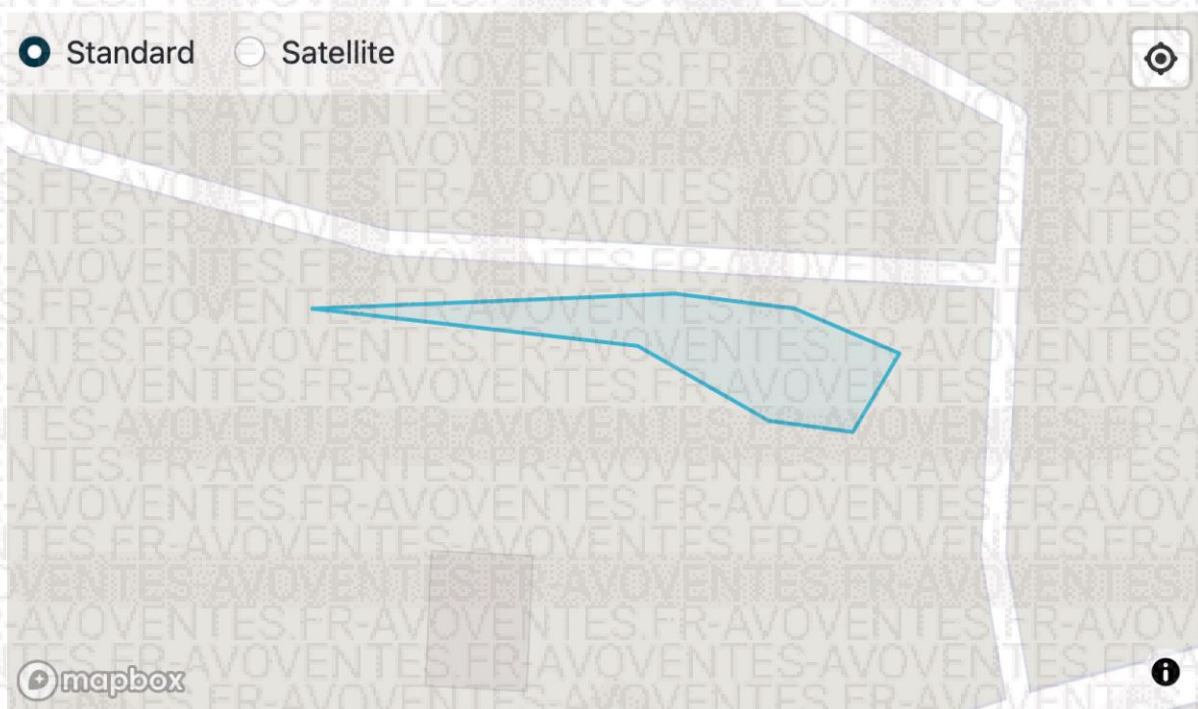
Avant le vol, j'ai regardé le site www.sia.aviation-civile.fr afin de consulter les cartes aériennes de la zone de survol, connaître les AIP, Sup AIP et NOTAM pour identifier les éventuelles restrictions de vol sur le site survolé lors de la mission. Aucune restriction de l'espace aérien n'est prévue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

Carte aéronautique

Zones de vol :

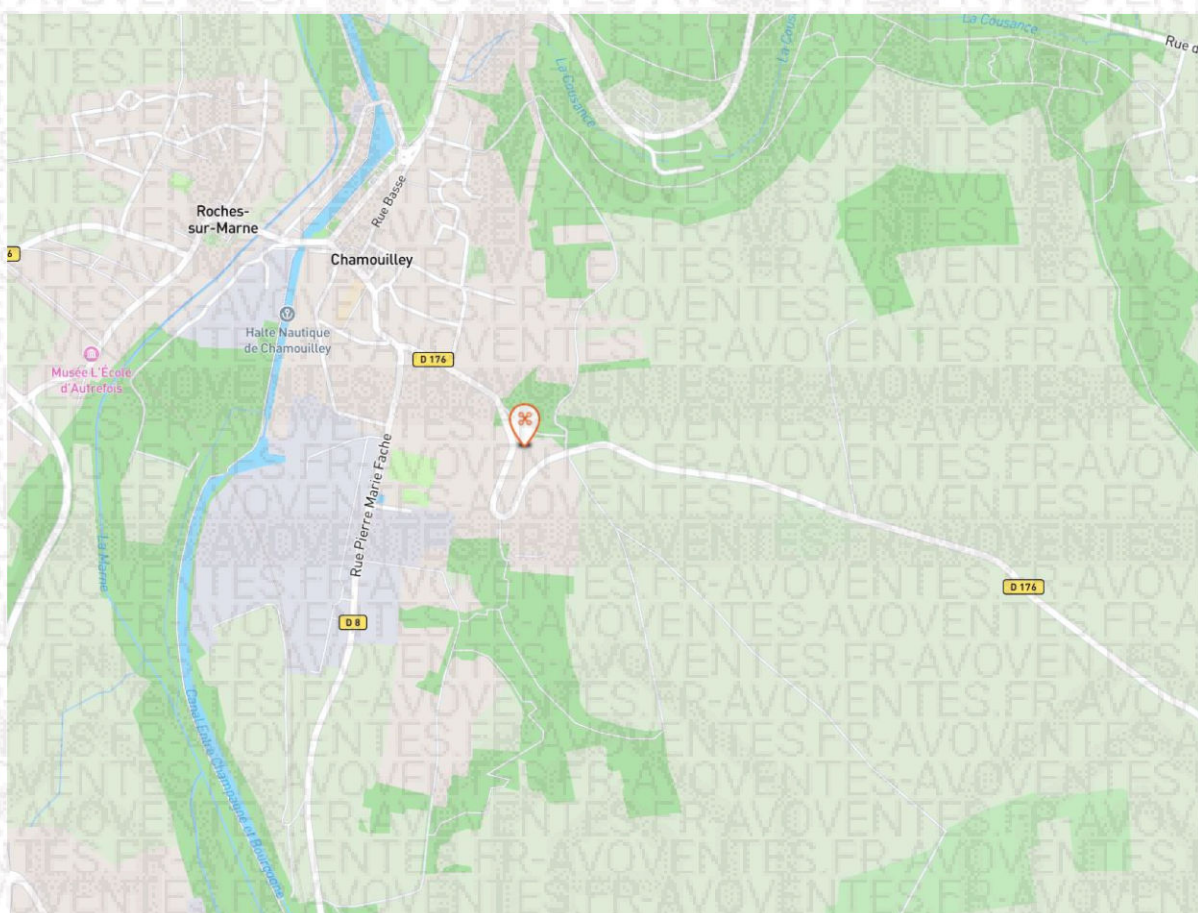


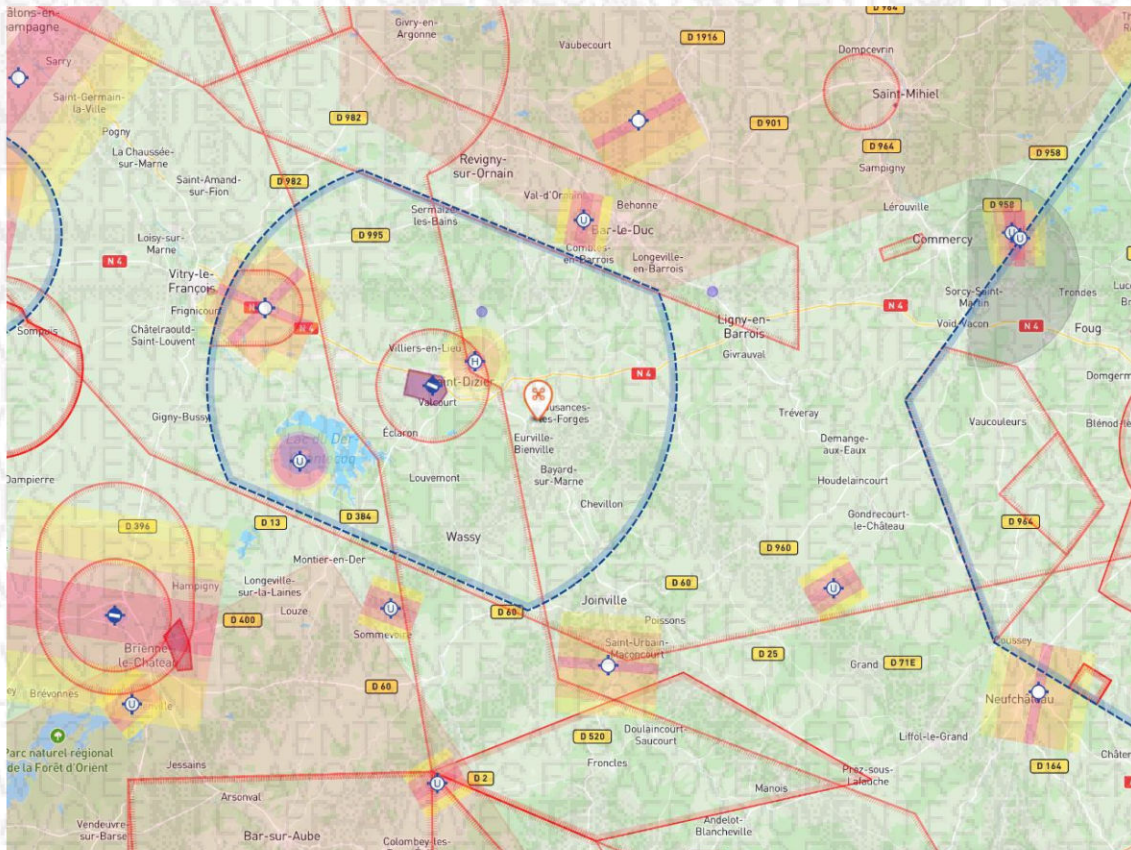




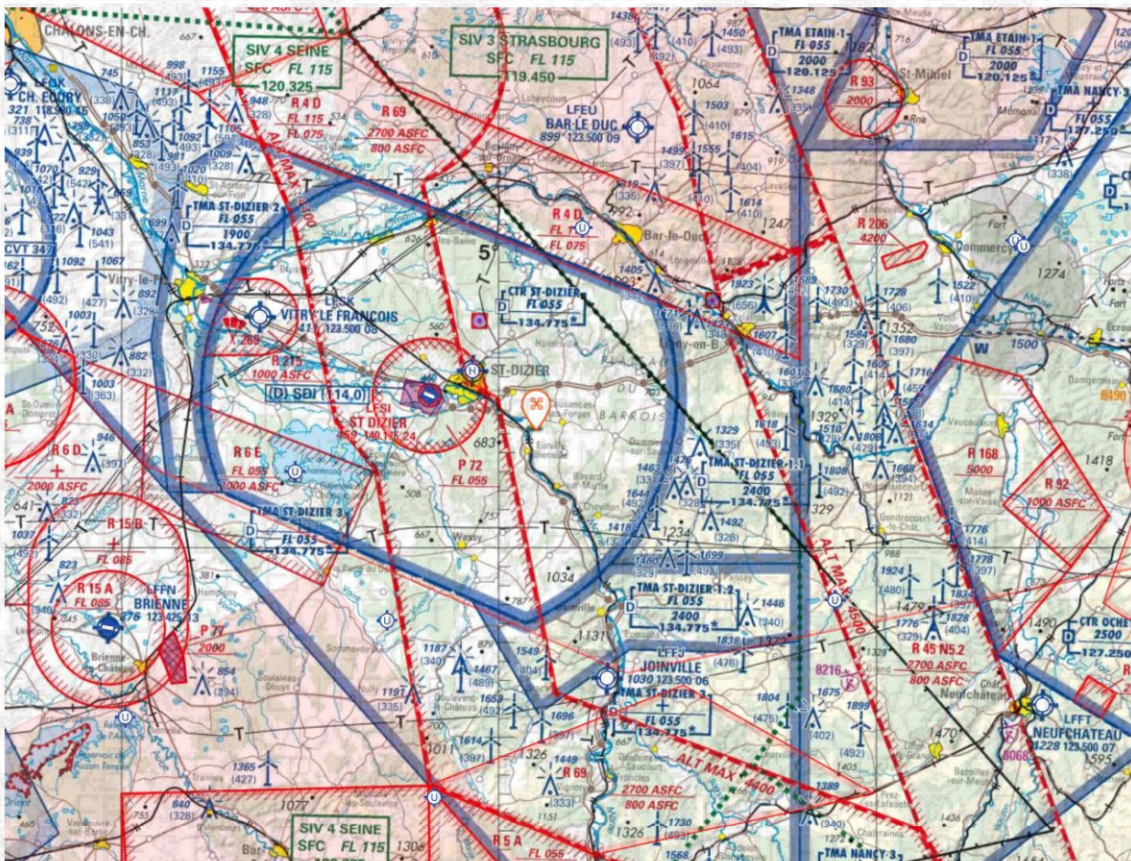


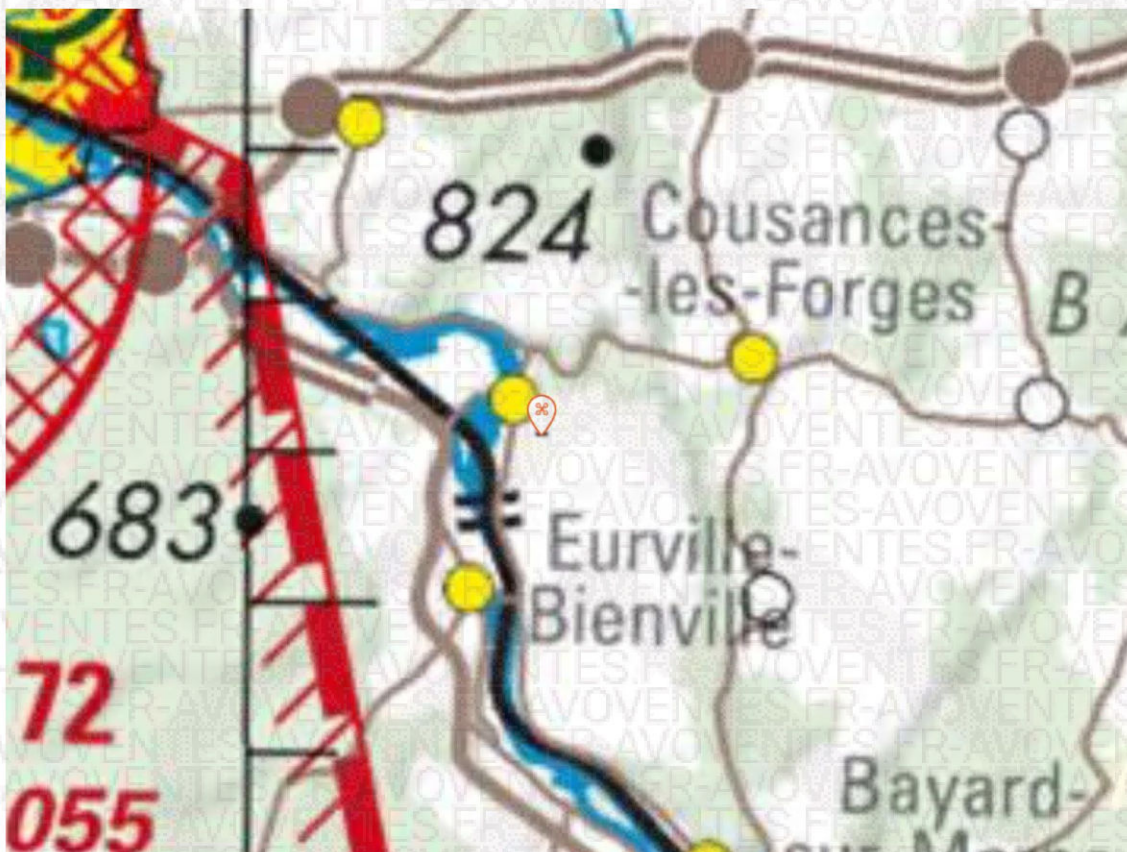
Zone de protection drone :





Carte OACI 1/500 :





Espace aérien survolé

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

En l'espèce la zone survolée se trouve au sein de la CTR Militaire SAINT DIZIER, par conséquent tout vol au sein de cette zone devra faire l'objet d'un protocole d'accord avec le gestionnaire de cette dernière.

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

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

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

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

réglementairement considérée comme le télépilote et qui est, à ce titre, chargée d'assurer la sécurité du vol.

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

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

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

- au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une zone peuplée figurant sur les cartes aéronautiques en vigueur diffusées par le service d'information aéronautique à l'échelle 1/500 000 ou, à défaut, à l'échelle 1/250 000, ou ;
- à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes, sauf précision contraire de l'Arrêté du 03 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standards nationaux.

En l'espèce le vol se situe en dehors de toute zone peuplée figurant sur les cartes aéronautiques et en dehors de tout rassemblement de personnes. La mission de vol est donc réalisée selon le scénario type « S-1 », tel que défini par la réglementation en vigueur à la date du présent constat. Il correspond à un vol en vue et à une distance horizontale maximale de 200 mètres du télépilote et une hauteur maximale de 120 mètres par rapport au sol.

Spécificités du vol pendant la nuit aéronautique

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

- l'aéronef évolue à une hauteur de vol inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface ;
- la masse de l'aéronef est inférieure à 8 kilogrammes ;
- l'aéronef évolue dans les conditions du scénario STS-01 défini au chapitre 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2019/947 susvisé et des scénarios S1 et S3 définis au paragraphe 1.1 de l'annexe de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- sans préjudice des exemptions prévues par les dispositions de l'article R. 20-29-6 du code des postes et des communications électroniques, l'aéronef est équipé d'un dispositif de signalement lumineux respectant les spécifications mentionnées aux alinéas 1° et 2° de l'article 5 de l'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord ;

- l'éclairage ou des moyens de sécurisation de la zone survolée par l'aéronef permettent à l'exploitant de s'assurer qu'à tout moment du vol, aucune tierce personne ne pénètre dans les zones minimales d'exclusion applicables et définies aux paragraphes 3.6.2 et 3.6.4 de l'annexe de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé.

Règles applicables par rapport au poids du drone

Dans le cadre du scénario de vol S1, la masse totale de l'aéronef au décollage ne doit pas excéder 25 kilogrammes. En l'espèce, le drone utilisé est un Matrice 4T présentant une masse totale au décollage de 1229 grammes. Ce dernier est donc conforme à la réglementation prévue pour ce scénario de vol, et ne nécessite pas de système limitant l'impact au sol ou de coupe-circuit séparé de la radiocommande.

Règles applicables au présent vol :

En application des précédentes règles visées, le volume de vol sera en conséquence de 50 mètres de hauteur au maximum et la distance horizontale maximale sera de 200 mètres.

Zone de survol

Les lieux se présentent comme suit :





Autorisations Administratives

Afin de pouvoir effectuer le présent constat par assistance aérienne avec un aéronef circulant sans équipage à bord, il est rappelé que Xavier PELLEZ, en charge des opérations, ayant « le contrôle de l'aéronef » et procédant aux prises de vues ainsi qu'à leur interprétation est titulaire du certificat d'aptitude de télépilote de drone n° 47311162 délivré le 18/07/2022.

Concernant les prises de vues, l'entité exploitante est l'aéronef est enregistrée auprès de la DGAC en tant qu'exploitant de drone, sous le numéro FRAwqhvh80i4nsdi.

Déclaration de vol

Le présent constat s'insérant dans le cadre réglementaire du scénario type « S-1 », et ne nécessite, en principe, aucune autorisation ou déclaration spécifique.

Toutefois, en l'espèce, la zone de vol étant située au sein de la CTR Militaire SAINT DIZIER, j'ai dû contacter le gestionnaire de la zone, par mail à l'adresse suivante : ba113-ops-esca.chef-operation.fct@intradef.gouv.fr; ce dernier m'ayant donné son accord, tel que le confirme son mail du 9 décembre 2025, avec le numéro de dossier SDI25-173 pour une hauteur maximale de vol de 50 mètres.

CNIL

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

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

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

- Adresse de courrier électronique : etude@huissier52-pellez.com
- Adresse de courrier postal : 6 rue Edme Bouchardon 52000 CHAUMONT

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

Vérifications techniques préalables

Avant le vol, j'ai vérifié la charge de la batterie nécessaire à la mission et elle indique une charge de 91%

Sur l'application DJI PILOT 2

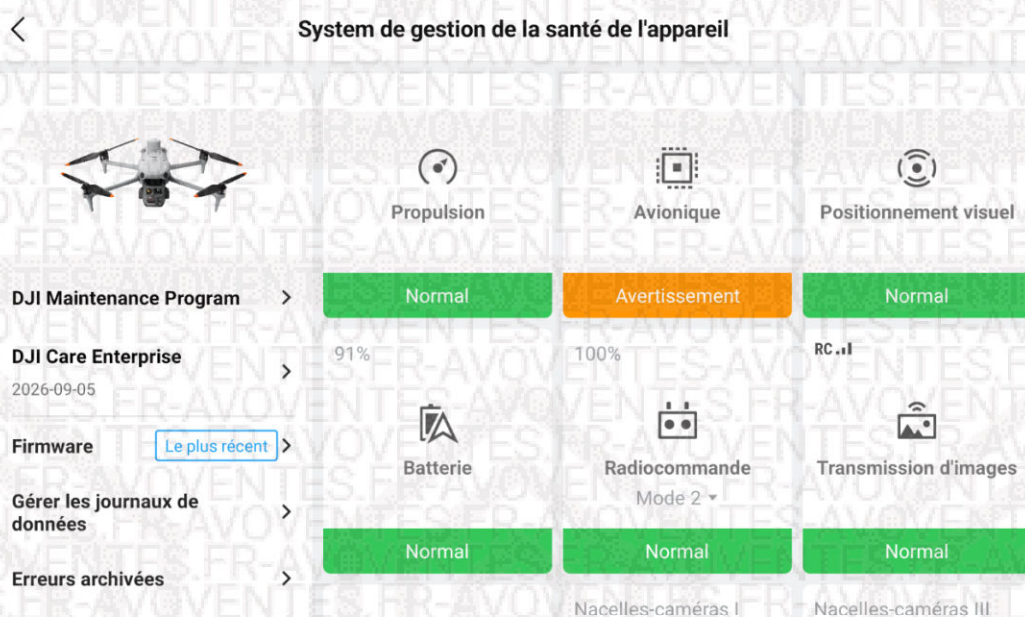
Concernant la mémoire cache : J'ai vidé complètement la mémoire cache



Concernant les versions des firmwares :

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

Les versions sont les suivantes :





System de gestion de la santé de l'appareil



DJI Maintenance Program >

DJI Care Enterprise >

2026-09-05

Firmware [Le plus récent](#) >

Gérer les journaux de données >

Erreurs archivées >

Normal

91%



Batterie

Avertissement

100%



Radiocommande

Mode 2 ▾

Normal

RC.11



Transmission d'images

Normal

Normal

Normal

Nacelles-caméras I

Nacelles-caméras III



RTK



DJI Matrice 4T

207.2G



AL1

Déconnecté

Normal

Normal

Dans les paramètres de sécurité et de restriction de vol :

J'ai fixé la hauteur de vol du retour automatique au point de décollage (Return To Home) à 50m mètres, défini la hauteur de vol maximum à 50 mètres et la distance horizontale de vol maximum à 100m mètres.

Vérification avant décollage



Caution

HMS >



Mode N

91% 16,3V

100%

94%

Radiocommande



Configuré

RTK Désactivé

207.2G

⚠ Remarque : s'assurer que les bras de l'appareil sont complètement dépliés. Ignorer ce message si les bras de l'appareil sont dépliés

⚠ Dépassement impossible. Projecteur installé et limitation des performances de détection d'obstacles à gauche et à droite. Pilotez avec précaution

Altitude RTH min (20-1500 m) -100 -10 50 +10 +100
Altitude maximum (20-1500 m) -100 -10 50 +10 +100

Point de départ



Évitement d'obstacles

FreinageÉvitementDésactivé

Horizontal



Détection ascendante



Détection descendante



Personnaliser

Action Perte du signal

Retour au point de départ ▾

Distance de vol max. (15-8 000 m)

100

Mode de contrôle de joystick

Mode 2 ▾

Données de terrain

• Échec de la synchronisation C

Frein : 1.0m Alerte : 16.0m

Frein : 1.0m Alerte : 10.0m

Frein : 0.5m Alerte : 10.0m

Critiquement faible : 10% Faible : 25%

Concernant l'étalonnage des capteurs :

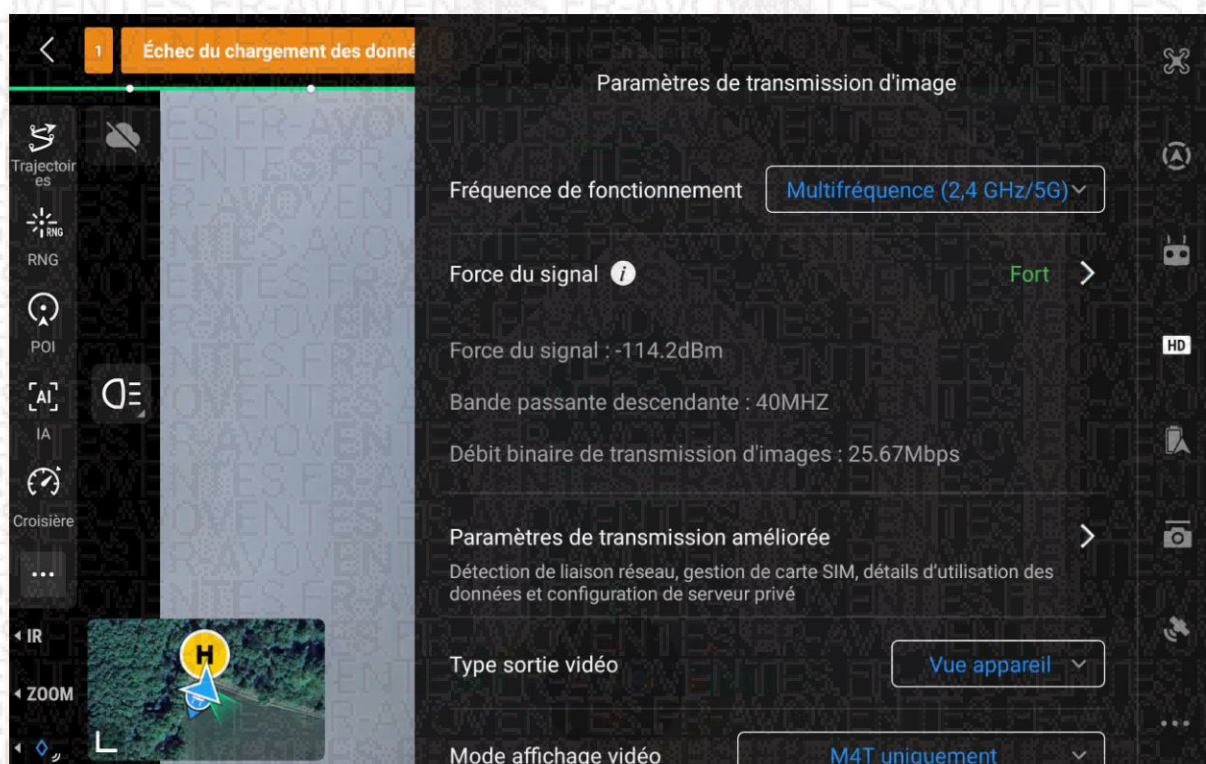
J'ai vérifié que l'IMU (accéléromètre et gyroscope) du drone, ainsi que le compas, étaient dans un état dit « excellent » ou « normal ».

Concernant le retour automatique du drone au point de décollage :

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

Concernant les paramètres de transmissions :

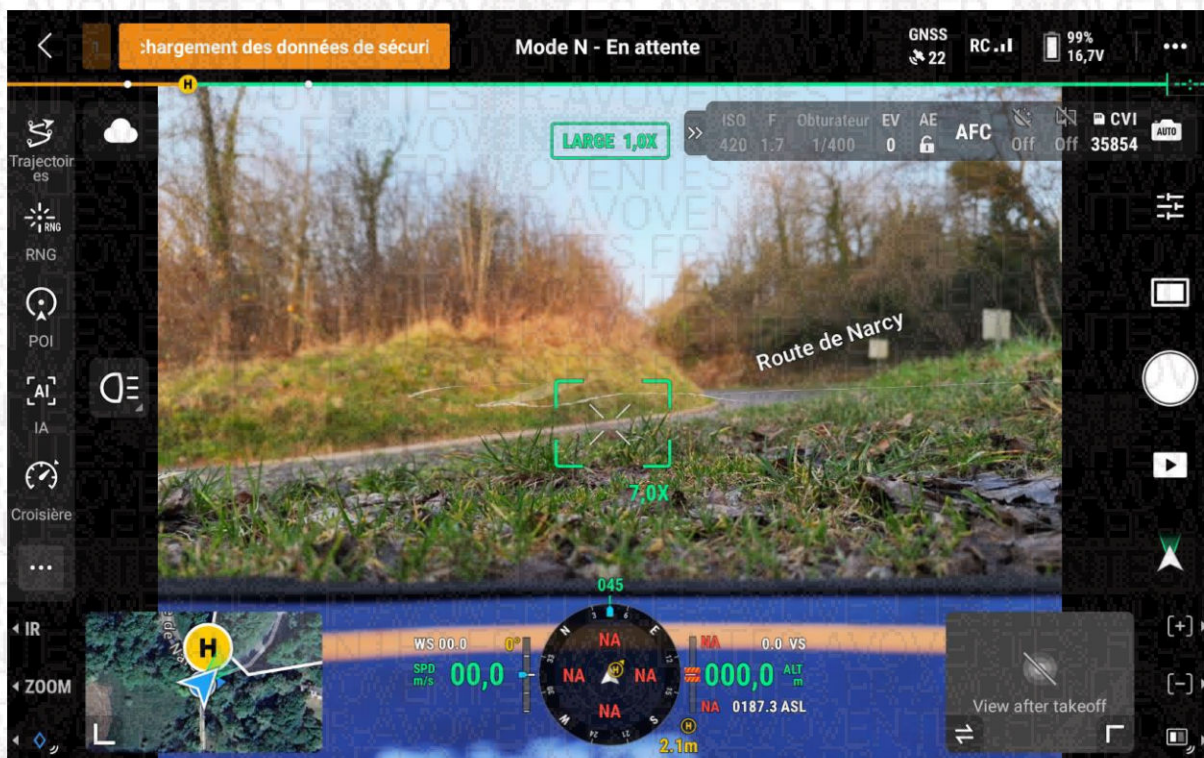
Je vérifie que le drone peut basculer automatiquement entre les canaux 2,4Ghz et 5,8Ghz pour assurer la qualité du retour vidéo et la sécurité du vol.

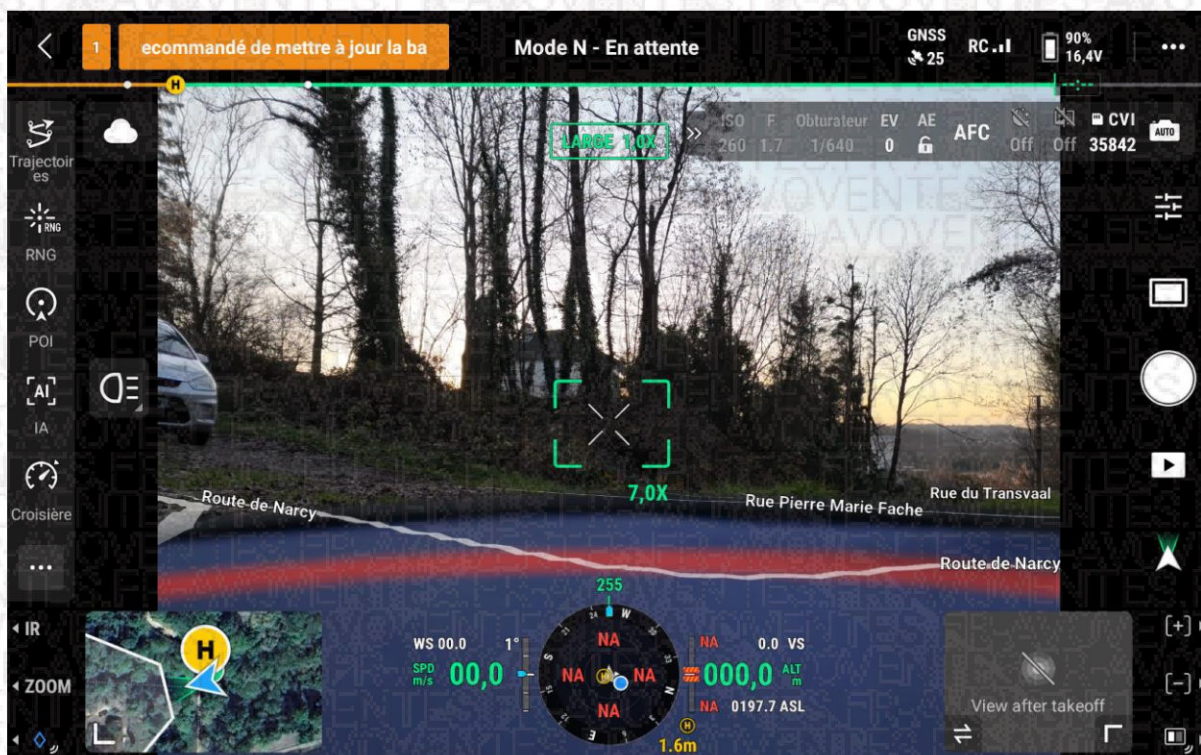


Concernant l'état visuel du drone :

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

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





SÉCURITÉ ET ZONE D'EXCLUSION DES TIERS

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

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

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

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

En l'espèce le drone peut atteindre une hauteur de 50 mètres.

En conséquence, j'ai établi un périmètre de sécurité de 5 mètres autour du point de décollage.

Telles sont les constatations faites au jour indiqué en tête du présent acte à CHAMOUILLEY (52410), et de tout ce que dessus j'ai dressé et rédigé le présent procès-verbal de constat sur 34 pages, pour servir et valoir ce que de droit.

Commissaire de Justice
Maître Xavier PELLEZ



Coût en application du Décret 2016-230 du 26 Février 2016 modifié par l'Arrêté du 28 Février 2020 applicable au 1^{er} Janvier 2021 :

Emolument Art A.444-28 et A.444-29 CC	371,66 €
SCT Art A.444-48 CC	9,40 €
Total H.T.	381,06 €
TVA 20,00 %	76,21 €
Total TTC	457,27 €