

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

portant autorisation de survol basse hauteur au-dessus des agglomérations
et rassemblements de personnes avec création d'hélisturfaces temporaires sur
la commune de Besse-sur-Issole au bénéfice de la société HÉLI PROTECTION

Le Préfet du Var,

Vu le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 modifié de la Commission du 26 septembre 2012, établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n°1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n°1265/2007, (CE) n°1794/2006, (CE) n°730/2006, (CE) n°1033/2006 et (UE) n°255/2010, notamment le paragraphe 5005 f) 1) de l'annexe ;

Vu le règlement (UE) n°965/2012 du 5 octobre 2012 modifié (dit « AIR-OPS ») relatif au transport aérien commercial et déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2016/1185 de la commission du 20 juillet 2016 modifiant le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 en ce qui concerne l'actualisation et l'achèvement des règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (sera — partie c) et abrogeant le règlement (CE) no 730/2006 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L 6224-1, L 6232-4 et suivants, R 6211-4 et suivants et R 6232-4 ;

Vu le code de la sécurité intérieure notamment son article R 114-5 ;

Vu 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 ;

Vu le décret du Président de la République du 3 avril 2024 portant nomination de Mme Joséphine GUIGLIANO-BOUTONNET, directrice de cabinet du préfet du Var ;

Vu le décret du Président de la République du 15 mai 2025 portant nomination de M. Simon BABRE, préfet du Var ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté interministériel du 10 octobre 1957 relatif au survol des rassemblements de personnes ou d'animaux et notamment son article 5 qui prévoit des dérogations aux règles de survol fixées par les articles 1, 2, 3 et 4 dudit arrêté ;

Vu l'arrêté du 6 mai 1995 modifié, relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, notamment son article 11-1 ;

Vu l'arrêté interministériel du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications des membres d'équipages de conduites d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté interministériel du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 17 novembre 2025 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef ;

Vu l'arrêté ministériel du 17 novembre 1958 modifié, relatif à la réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères ;

Vu l'arrêté ministériel du 6 septembre 1967 modifié, relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 28 août 1978 modifié, relatif à la classification des certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012 modifié, notamment la partie 3 concernant les règles générales et prévention des abordages FRA.3105 Hauteurs minimales - Mise en œuvre ;

Vu l'arrêté du 9 février 2015 relatif à l'application du règlement (UE) n° 965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°2016/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2025/75/MCI du 17 décembre 2025 portant délégation de signature à Mme Joséphine GUIGLIANO-BOUTONNET, directrice de Cabinet du préfet du Var ;

Vu l'arrêté du maire pouvoirs de police générale danger grave et imminent roches instables en date du 28 juin 2024 et l'attestation de M. Eric COLLIN, maire de Besse-sur-Issole en date du 20 janvier 2026 ;

Vu la demande et le dossier présentés par la société SKY LIFT SUD HÉLI PROTECTION représentée par Mme Florence MAYERE et M. J-F GIRON, située quartier le portaret au Cannet des Maures (83), qui sollicite une autorisation de survol basse hauteur au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air « Vol Agglo » sur la commune de Besse-sur-Issole, avec la création d'hélisturfaces, pour une période d'un mois, afin de réaliser des opérations d'hélicoptage (travaux de sécurisation) ;

Vu les avis du délégué Côte d'Azur - direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, de la directrice zonale adjointe de la Police Nationale Sud, du sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire Sud, de la directrice régionale des douanes et droits indirects d'Aix-en-Provence, du colonel, commandant le groupement de gendarmerie départementale du Var ;

Sur proposition de la sous-préfète, directrice de cabinet ;

ARRETE

Article 1 :

Dans le cadre d'une consolidation de façade naturelle représentant un danger imminent de désolidarisation et chute de blocs rocheux sur une habitation, une autorisation de survol basse hauteur au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air est accordée jusqu'au 23 février 2026, à compter de la date de signature du présent arrêté, à la société HÉLI PROTECTION représentée par Mme Florence MAYERE et M. J-F GIRON, afin de réaliser des opérations de transport de charge externe, de jour, sur la commune de Besse-sur-Issole.

Article 2 :

Conformément aux dispositions de l'article 11.1 de l'arrêté du 06 mai 1995 modifié relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères et de l'article R 6212-9 de code des transports, la création d'hélistructures temporaires sur la commune de Besse-sur-Issole est exceptionnellement autorisée jusqu'au 23 février 2026.

Ces hélistructures temporaires seront exclusivement utilisées par la société HÉLI PROTECTION afin de réaliser les opérations prévues à l'article 1 de cet arrêté.

L'hélistructuration de tout autre objet non indiqué dans le dossier de demande sera proscrit.

Elles seront implantées conformément aux plans fournis et délimitées par un dispositif approprié afin d'interdire à toute personne étrangère au service de pouvoir y accéder. Un service d'ordre veillera à ce que personne n'occupe les zones interdites au public.

Les arrivées et départs sur les zones de travail se feront conformément au cheminement mentionné sur le plan fourni par l'organisateur dans le respect des règles de l'air. Le survol d'habitations non évacuées ou de routes ouvertes à la circulation publique ne sera pas permis.

Des moyens de lutte contre l'incendie, adaptés au type d'aéronef utilisé et servis par des personnels qualifiés, devront être mis en place.

Les articles 12 et 13 de l'arrêté du 06 mai 1995 modifié disposent notamment qu'une hélistructure est utilisée sous la responsabilité du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère.

Elle est identifiée à l'avance par le pilote commandant de bord, l'exploitant ou l'utilisateur de l'hélicoptère, qui doit avoir obtenu, au préalable, l'accord de la personne physique ou morale ayant la jouissance du terrain et des différentes aires lui servant d'assiette.

Dès lors, la société bénéficiaire veillera notamment à prendre toute mesure appropriée pour éviter les dangers et en ayant obtenu l'autorisation des personnes ayant la jouissance des différentes aires servant d'assiette aux hélistructures.

En outre, l'exploitant (ou propriétaire d'hélicoptères) qui utilise une hélistructure doit pouvoir justifier d'une assurance en cours de validité pendant l'intégralité de la durée de la mission ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers et toute mesure appropriée doit être prise pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation.

L'utilisation des hélistructures ne pourra se faire que dans le respect des conditions fixées par la réglementation de la circulation aérienne notamment en ce qui concerne le respect des règles de pénétration et de navigation pour les espaces aériens traversés.

Les hélistructures seront accessibles aux représentants de la force publique, aux agents de l'État ainsi qu'aux agents des douanes chargés de la vérification des conditions d'utilisation.

Article 3 :

La société bénéficiaire de l'autorisation devra impérativement respecter les conditions techniques et opérationnelles de la direction générale de l'aviation civile / direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est et les prescriptions de la direction zonale de la police aux frontières – zone Sud jointes en annexes 1 (4 pages) et 2 (1 page) du présent arrêté.

En outre, le représentant de la société devra :

- Obtenir l'accord des services de la base école Général Lejay (BEGL) en les informant au préalable des dates d'interventions retenues : begl-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr ;
- Informer et sensibiliser les pilotes sur la nécessité de demander l'autorisation avant de rentrer dans les zones de responsabilité du LUC sur la fréquence approche (un briefing téléphonique avec le chef de tour est possible avant le décollage au 04.98.11.74.51).

Article 4 :

Le pilote devra être titulaire d'une autorisation permanente d'utiliser les hélisturfaces en cours de validité.

Le pilote devra effectuer une reconnaissance préalable des hélisturfaces et prendre en compte la présence d'obstacles sur les hélisturfaces dédiées la prise des charges et d'atterrissage de l'aéronef.

Il devra emprunter des trajectoires lui permettant d'être à tout instant en mesure d'effectuer un atterrissage d'urgence, dans une zone dégagée, sans danger pour les personnes et les biens.

En outre, il respectera les termes de l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, notamment pour ce qui concerne la composition de l'équipage : «la présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol effectué est interdite», notamment lors des vols effectués dans le cadre d'une opération spécialisée.

Les personnes admises à bord des appareils doivent avoir des fonctions en relation avec les opérations effectuées et ceci doit être clairement défini dans le manuel d'activité particulière ou le manuel d'exploitation (Task Specialist).

Article 5 :

Les autorisations sont valables uniquement pour l'exécution de l'activité correspondant à la demande (y compris les vols de reconnaissance). Elle ne dispense pas le pilote commandant de bord de l'application de toutes les règles fixées par la réglementation de la circulation aérienne, notamment celles relatives aux conditions de pénétration et d'évolution dans les espaces aériens soumis à des restrictions de vol.

Aucun vol ne pourra être effectué en provenance ou à destination de l'étranger.

Article 6 :

La présente autorisation est valable uniquement pour l'exécution de l'activité correspondant à la demande (y compris les vols de reconnaissance).

Les utilisateurs de l'espace aérien et des hélisturfaces temporaires devra respecter le statut de la zone précitée et les conditions de pénétration et d'évolution au sein des zones interdites, réglementées, dangereuses et militaires actives durant le créneau considéré (AIP France – ENR 5.1).

Article 7 :

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite de l'aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications en cours de validité correspondant au type d'appareil utilisé.

Les documents de bord des appareils prévus pour les opérations ainsi que les licences et qualification des pilotes, devront être conformes à la réglementation en vigueur. Les aéronefs utilisés devront disposer d'un titre de navigabilité valide à la date des opérations.

Article 8 :

L'hélicoptère évoluera dans la classe de performance adaptée, les altitudes choisies, les axes d'arrivée et de départ, les trajectoires suivies seront déterminées à l'avance afin de prendre en compte cet impératif. L'aéronef devra toujours évoluer de façon à pouvoir être en mesure d'effectuer à tout instant du vol un atterrissage dans une zone dégagée ou aire de recueil sans dommage pour les personnes et les biens à la surface.

Conformément à la réglementation, tout atterrissage en cas de force majeure d'un aéronef hors d'un aéroport régulièrement établi est notifié à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens et le décollage de l'aéronef du lieu où il s'est posé en cas de force majeure peut être autorisé par le préfet à la demande du pilote en charge de l'exécution des manœuvres de décollage.

Article 9 :

Le représentant de la société HÉLI PROTECTION devra contacter les autorités lorsqu'il constate que l'opération, à laquelle il participe, est de nature à troubler l'ordre public.

L'information des riverains ainsi que l'évacuation de tout ou partie de la zone concernée pourront, dans certains cas exceptionnels de très basse altitude, être décidées par mes services.

La société s'assurera que les trajectoires choisies ne mettent pas en cause la tranquillité et la sécurité publique. En l'occurrence, une précaution particulière sera apportée afin d'éviter le survol d'établissements sensibles tels que les hôpitaux, les établissements pénitentiaires, les usines SEVESO... etc.

Article 10 :

Avant toute mission projetée, le représentant de la société sera tenu d'aviser préalablement le service aéronautique de la direction zonale de la Police Nationale Sud (courriel : dzpn-sud-paf-pzam-bpa-marseille@interieur.gouv.fr), en indiquant, le cas échéant, tout passage à proximité d'un site sensible (usine SEVESO, établissement pénitentiaire ...).

Tout incident ou accident devra être immédiatement signalé à la Brigade de la Police Aéronautique de Marseille par téléphone au 04.84.52.03.65/66/67/68 et 69. En cas d'impossibilité de joindre ce service, appeler le Commandement du service Zonal de la Police Nationale Sud à Marseille au 04.91.53.61.73 ou le « 17 » police-secours en demandant à être mis en relation avec le pilote d'astreinte zonale via Centre d'Information et de Commandement (CIC) de la Police Nationale du Var (04 98 03 53 27).

Article 11 :

Les autorisations prévues aux articles 1 et 2 peuvent être suspendues, restreintes ou abrogées à tout moment, notamment, en cas de manquement aux dispositions énoncées par la présente décision, ou dans l'intérêt de la circulation aérienne, mais également pour des motifs de tranquillité et de sécurité publiques, de protection de l'environnement, de défense nationale ou de sécurité nationale.

Toute modification rendra caduc cet arrêté et devra faire l'objet d'une nouvelle demande.

Article 12 :

La sous-préfète, directrice de cabinet de la préfecture du Var, le délégué territorial Côte d'Azur - direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, le directeur adjoint zonal de la Police Nationale Sud, le sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire Sud, le chef d'escadron, commandant la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Nice, la directrice régionale des douanes et droits indirects d'Aix en Provence, le maire de Besse-sur-Issole sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de cet arrêté dont copie leur sera adressée ainsi qu'au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement PACA, au directeur départemental des services d'incendie et de secours du Var, au colonel, commandant le groupement de gendarmerie départementale du Var et à la société HÉLI PROTECTION représentée par Mme Florence MAYERE et M. J-F GIRON.

Toulon, le **11 FEV. 2026**

Pour le Préfet
et par délégation,
le Directeur des Sécurités

Vincent BARASTIER

Dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification ou de la publication du présent arrêté au recueil des actes administratifs de la préfecture, les recours suivants peuvent être introduits conformément aux dispositions des articles R. 421-1 et suivants du code de justice administrative :

- un recours gracieux, adressé à M. le Préfet du Var – Boulevard du 112^{ème} régiment d'infanterie - CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX
- un recours hiérarchique, adressé au(x) ministre(s) concerné(s) ;

Dans ces deux cas, le silence de l'Administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de deux mois.

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai du recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un de ces recours.

- un recours contentieux déposé devant le Tribunal Administratif, 5 rue Racine, CS 40510, 83 041 TOULON Cedex 09 ou par l'application informatique « Télérécourts citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

Annexe 1 Conditions techniques et opérationnelles

1. Opérations

L'exploitant doit procéder aux opérations précitées conformément à l'ensemble des exigences techniques et opérationnelles applicables du règlement (UE) n°965/2012 modifié *déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes*.

2. Régime de vol et conditions météorologiques

Les opérations seront conduites selon les règles de mise en œuvre du point FRA.5001 de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié *relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012*.

3. Hauteurs de vol

Sur la zone de travail la hauteur de vol est adaptée au travail¹.

La hauteur de vol minimale pour la mise en place de l'aéronef sur la zone de travail est conforme aux règles de l'air.

La distance minimale par rapport aux habitations est adaptée au travail.

Ces réductions de hauteur ne sont pas valables pour :

- *le survol d'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude ;*
- *le survol d'établissements pénitentiaires ;*
- *le survol de parcs nationaux, de réserves naturelles nationales, de zones de protection des biotopes ou des habitats naturels tels que mentionnés à l'AIP (ENR 5.7.3 et 5.7.4), sauf après accord prévu selon les termes du décret ou de l'arrêté portant création de la zone concernée.*

4. Pilotes

Les pilotes doivent disposer de licences professionnelles conformes au règlement AIRCREW avec un certificat médical de classe 1.

Ils doivent être formés aux procédures de l'exploitant.

5. Navigabilité

Les aéronefs utilisés sont titulaires d'un Certificat de Navigabilité valide.

Les modifications éventuelles de l'appareil dues au type de l'opération spécialisée devront avoir été approuvées par l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESa) ou par l'Etat d'immatriculation de l'appareil.

Les conditions d'exploitation dans la configuration spéciale dues à l'opération spécialisée doivent être inscrites dans le manuel de vol.

6. Conditions opérationnelles

La hauteur minimale de travail et les conditions opérationnelles sont en accord avec l'autorisation « haut risque » de l'exploitant référencée FR.SPO.042 Ed 5.

Le pilote doit avoir identifié les zones où il existe des obstacles pour déterminer ses trajectoires.

L'exploitant doit avoir mis en place une étude de sécurité et des procédures permettant d'assurer qu'en cas de panne moteur ou d'urgence, les performances de l'aéronef et les conditions météorologiques du jour permettent :

- ✓ de continuer le vol en maintenant des performances ascensionnelles tout en s'assurant de passer tous les obstacles et d'atterrir en dehors de l'agglomération, ou
- ✓ d'atterrir sur une des aires de recueils proposées sans mise en danger des personnes et des biens à la surface et de réduire au minimum, dans la mesure du possible, les conséquences d'une panne moteur pour les personnes à bord de l'aéronef.

Lorsque les performances de l'aéronef nécessitent la désignation d'aires de recueil :

- ✓ L'exploitant s'assure préalablement à la mission qu'elles ne sont pas accessibles au public. Dans le cas contraire, la mission doit être annulée.
- ✓ L'exploitant s'assure de l'accessibilité des aires de recueil.

Pour rejoindre le lieu des opérations, l'hélicoptère sans charge doit respecter les règles de l'air.

Toute la zone survolée par l'hélicoptère, lorsque la charge est accrochée à l'aéronef, doit répondre aux caractéristiques d'une aire de recueil (vide de toute personne et de tout bien).

Pendant les survols avec l'élingue déroulée, la commande électrique de largage de l'élingue doit être désactivée afin d'assurer la sécurité des tiers et des biens sur les axes survolés. L'hélicoptère opère à une masse telle que le point bas de l'élingue franchit les obstacles lors des phases d'atterrissage et de décollage avec une marge de franchissement adéquate.

L'exploitant doit avoir une idée précise de la masse de la charge. Dans le cas contraire il doit mettre en place des mesures d'atténuation du risque. De plus l'exploitant doit s'assurer de la résistance des élingues en fonction de la charge à soulever et à transporter.

L'exploitant prend en compte de manière effective l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable du site et des aires de recueil le cas échéant.

L'exploitant devrait prévoir une configuration qui permet de minimiser les incursions dans le diagramme hauteur/vitesse en prenant en compte des conditions météorologiques probables pour le jour de l'opération.

7. Divers

Le pilote devra respecter le statut et les conditions de pénétration des différentes classes d'espaces aériens et zones réglementées, dangereuses et interdites.

L'exploitant devra s'assurer que les trajectoires choisies ne mettent pas en cause la tranquillité et la sécurité publique, en l'occurrence, une précaution particulière sera apportée afin que soit évité le survol des établissements sensibles tel qu'hôpitaux, établissements pénitentiaires, etc.

La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol est notamment interdite lors des vols effectués dans le cadre d'une opération spécialisée. Les personnes qui sont admises à bord des appareils doivent avoir des fonctions en relation avec les opérations effectuées et ceci doit être clairement défini dans le manuel d'activité particulière ou le manuel d'exploitation (Task Specialist).

L'information des riverains ainsi que l'évacuation de tout ou partie de la zone concernée pourront, dans certains cas exceptionnels de très basse altitude, être décidées par le préfet du département.

Les personnes désirant faire un usage aérien des appareils photographiques, cinématographiques, de détection et d'enregistrement des données de toute nature sont tenus de se conformer aux articles L. 6224-1 et R. 6224-1 et suivants du code des transports. L'exploitant s'assure préalablement de la compatibilité de sa mission avec les dispositions de l'arrêté *fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef*, arrêté qui est consultable en ligne. Dans le cadre d'une opération au-dessus d'une zone interdite à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef, l'exploitant doit se conformer aux prescriptions de l'arrêté du 29 décembre 2022 *portant application des articles R. 133-6 et suivants du code de l'aviation civile et relatif au régime encadrant la captation et le traitement des données recueillies depuis un aéronef dans certaines zones*, arrêté qui est consultable en ligne.

Conformément au règlement européen n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, l'opérateur devra notifier auprès de la DSAC territorialement compétente tout incident/accident survenu au cours de l'exploitation. Pour ce faire il convient d'utiliser le document disponible sur le site du ministère à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/notifier-incident>.

Création d'hélistructures

Ces hélistructures auront pour assiettes les emplacements proposés par le requérant (rond n°7 « stade » et rond n°2 « prise charge » sur le plan ci-après). Elles ne pourront être utilisées que de jour et exemptes de toute personne et de tout véhicule sur la totalité de leur aire.

L'article 12 de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, stipule notamment que le pilote commandant de bord ou l'exploitant de l'hélicoptère doit prendre toute mesure appropriée pour éviter les dangers pouvant résulter de l'utilisation des hélistructures et avoir obtenu l'autorisation des personnes ayant la jouissance des différentes aires servant d'assiette à l'hélistructure.

Le présent avis est rendu uniquement sur l'adéquation des plates-formes au regard de leur insertion, au plan circulation aérienne, dans l'espace aérien environnant. Les atterrissages et décollages hors aérodromes s'effectuent sous la responsabilité de l'exploitant d'aéronef, l'Aviation Civile ne se prononce pas quant aux obstacles et dégagements associés à ce type de plates-formes.

VUES DETAILLEES



**DIRECTION ZONALE DE LA POLICE NATIONALE SUD
Service Zonal de la Police aux Frontières Sud
Brigade de Police Aéronautique de Marseille**

ANNEXE 2

- La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol effectué est interdite.

- L'hélicoptère utilisé pour la mission devra toujours évoluer de façon à pouvoir être en mesure d'effectuer à tout instant du vol un atterrissage dans une zone dégagée ou aire de recueil sans dommage pour les personnes et les biens à la surface. Il devra évoluer conformément au plan établi et respecter de manière stricte son cheminement bien défini.

- Une reconnaissance du cheminement prévu peut être jugée nécessaire par le pilote, afin de repérer les zones d'atterrissages possibles et éventuellement d'en demander le dégagement de tout public le jour du survol.

A ces effets, il évoluera dans la classe de performance adaptée, les altitudes choisies, les axes d'arrivée et de départ, les trajectoires suivies seront déterminées à l'avance afin de prendre en compte cet impératif.

- Le pilote devra s'assurer qu'aucun objet ne soit emporté par le souffle du rotor sur les zones de travail (prise et dépose de charge) mais aussi tout au long de son cheminement.

- Le parking de l'école jouxtant la zone de prise de charge devra être évacué et fermé lors de l'opération, un service d'ordre devra être mis en place pour interdire cet accès parking aux véhicules et aux piétons.

- Ce service d'ordre devra également assurer les fermetures des voies de circulation du chemin de FLANQUEGIAIRE et de la rue SAINTE CROIX lors du passage de l'appareil. Le pilote et le personnel au sol en charge du dispositif devront veiller scrupuleusement à la vacuité des zones de travail ainsi que sur la trajectoire bien définie.

- Les quatre habitations indiquées sur le plan fourni devront être évacuées ainsi que l'évacuation de trois autres habitations qui se trouvent à proximité de la trajectoire empruntée par l'appareil, à savoir les habitations situées à BESSE SUR ISSOLE :

- 84 impasse du Calabrun,
- 56 impasse du Calabrun,
- 21 impasse du Calabrun.

- Aucune habitation ne doit être survolée par l'hélicoptère.

- Les pilotes devront aviser avant le vol de leur présence sur site auprès du gestionnaire de la zone de vol (zone R95 LE LUC).