



Commissaires de justice associés



Nous, soussignés, Maître Benjamin CRETON et Maître Benjamin GRIFFON, Huissiers de Justice – Commissaires de Justice, membres de la SELARL Maxime BUÉ - Justine BORTOLOTTI - Benjamin CRETON - Benjamin GRIFFON - Julien MARLIÈRE titulaire de l'office de Commissaire de justice situé à LENS (62300) – 20 Rue Berthelot,

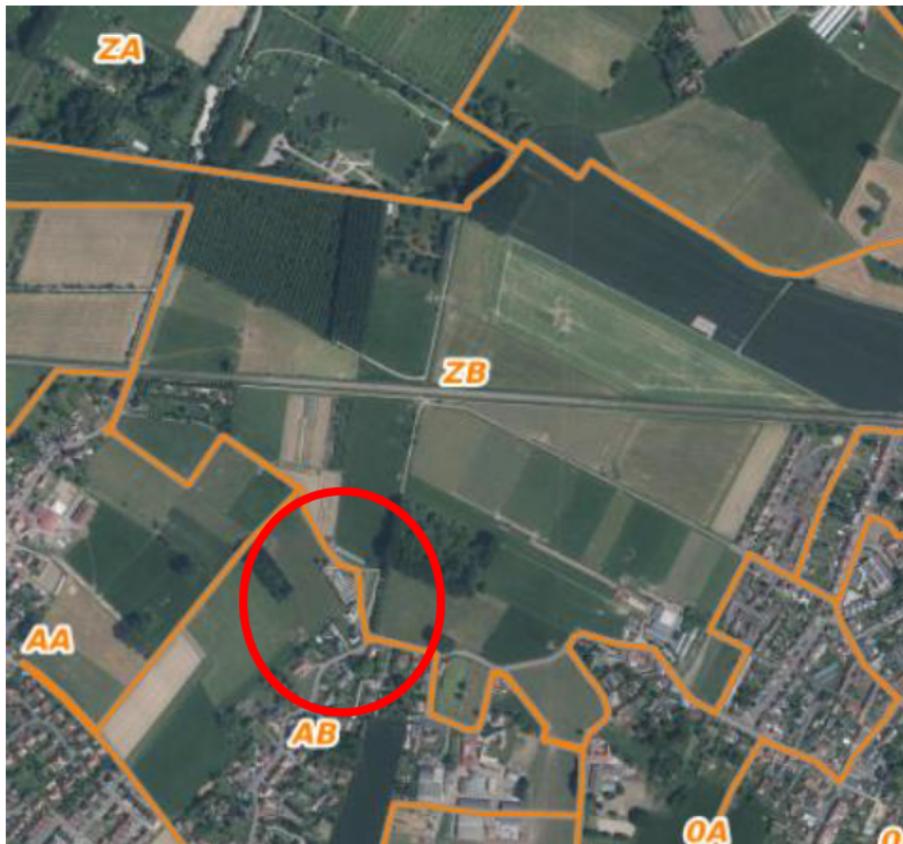
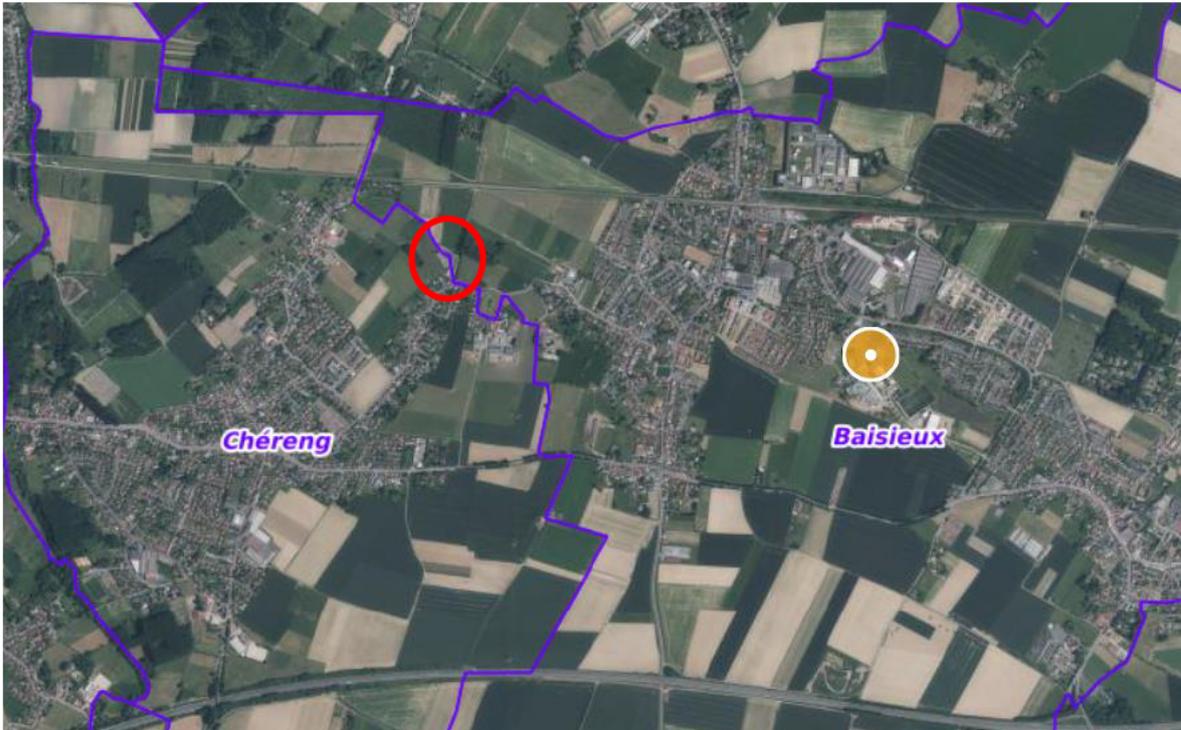
Nous avons procédé aux constatations suivantes :

Sommaire

IDENTIFICATION DES PARCELLES	- 4 -
CONSTATATIONS DEPUIS LA VOIE PUBLIQUE	- 6 -
S'agissant de la parcelle ZB n° 202 :	- 6 -
S'agissant de la parcelle ZB n° 155 :	- 12 -
CONSTATATIONS PAR DRONE.....	- 17 -
Vue globale des parcelles dans leur environnement :	- 17 -
Parcelle ZB n°202	- 21 -
Parcelle ZB n°155	- 25 -
REMARQUES GENERALES	- 30 -

IDENTIFICATION DES PARCELLES

Avons identifié les parcelles concernées grâce au site internet www.geoportail.fr ;





Je constate ainsi qu'il s'agit de deux parcelles situées à la jonction des communes de CHERENG et BAISIEUX.

Et que celles-ci sont accessibles depuis la rue du Maréquaix.

CONSTATATIONS DEPUIS LA VOIE PUBLIQUE

Nous sommes rendus ce jour et heure à BAISIEUX (59), à la jonction avec de la rue du Maréquaix et la Drève des Marais.

Nous procédons à la description des deux parcelles de terrain cadastrées section ZB n° 202 et 155.

S'agissant de la parcelle ZB n° 202 :

Il s'agit d'une parcelle en friche avec l'installation d'une grande serre. Cette serre est en mauvais état. La parcelle est clôturée par une clôture grillagée souple.

Je note qu'un accès véhicule est existant avec une petite zone de parking privée. Cette zone faisant partie de la surface de la parcelle objet du présent.

J'ai pris plusieurs photographies :













S'agissant de la parcelle ZB n° 155 :

Il s'agit également d'une parcelle de terre. Celle-ci est actuellement non exploitée, en friche. Elle est également délimitée par une clôture grillagée et souple, vieillissante en mauvais état.

Je note que cette parcelle connaît un voisinage paisible avec des constructions récentes.











CONSTATATIONS PAR DRONE

Je soussigné, Benjamin GRIFFON, Commissaire de Justice associé, au sein de l'entité exploitante S.E.L.A.R.L MAXIME BUE, JUSTINE BORTOLOTTI, BENJAMIN CRETON, BENJAMIN GRIFFON, JULIEN MARLIERE, titulaire d'un office de commissaire de justice, sis 20 RUE BERTHELOT LENS 62300, exploitante d'aéronefs télépilotés sans équipage à bord sous le numéro FRAo0dbn37vz4krm et titulaire du certificat d'aptitude de télépilote de drone NLD-RP-5iwdsavpet19 délivré le 16/10/2024 par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Vue globale des parcelles dans leur environnement :









Parcelle ZB n°202









Parcelle ZB n°155











REMARQUES GENERALES

Il est rappelé que, selon le cadastre, la parcelle ZB n° 202 présente une contenance de 10a et 22ca ; et la parcelle ZB n°155 présente une contenance de 18a et 72ca.

J'ai également pris attache avec les services de la mairie, qui m'ont indiqué que les parcelles objet du présent ne sont pas constructibles.

Nos constatations terminées, nous nous sommes retirés et du tout avons dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.

Maître Benjamin CRETON
Huissier de Justice – Commissaire de Justice



Maître Benjamin GRIFFON
Huissier de Justice – Commissaire de Justice



INFORMATIONS SUR L'APPAREIL UTILISÉ :

Matériel utilisé pour établir mes constatations :

Aéronef multirotors sans équipage à bord de type « drone », de marque DJI modèle Mavic 3T, numéro de série 1581F5FJC243P00E6384, équipé d'une caméra DJI portant le numéro de série 11.06.01.10.

La radiocommande DJI RC-PRO ENTERPRISE porte quant à elle le numéro de série: 5YSZM4S0032DVN.

COMPTE-RENDU DE VOL

Le bilan de vol :

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 S3, il est déclaré auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile depuis le 29/10/2024 sous le numéro UAS-FR-458482. Cette déclaration est valable jusqu'au 28/10/2029

Le logiciel de contrôle de vol
10.1.0.30

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 MAXIME BUE, JUSTINE BORTOLOTTI, BENJAMIN CRETON, BENJAMIN GRIFFON, JULIEN MARLIERE, ALAIN KINGET

Le numéro d'exploitation : FRAo0dbn37vz4krm

L'adresse : 20 RUE BERTHELOT 62300 LENS

Le numéro de téléphone : 03 21 13 24 24

Le numéro d'enregistrement : UAS-FR-458482

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 920 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 : FRAo0dbn37vz4krm-nfc. 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 MAXIME BUE, JUSTINE BORTOLOTTI, BENJAMIN CRETON, BENJAMIN GRIFFON, JULIEN MARLIERE, ALAIN KINGET fait l'objet d'une assurance en responsabilité civile professionnelle souscrite auprès de la compagnie ALLIANZ GLOBAL CORPORATE AND SPECIALTY SE, agence AIR COURTAGE, police d'assurance n° 1/10/31686/14, valable jusqu'au 03/11/2025.

TRAVAUX PREPARATOIRES

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

L'arrêté du 27 juillet 2005 portant application de l'article D133-10 du Code de l'aviation civile.

Le règlement délégué (UE) 2019/945.

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947.

L'arrêté du 03 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.

L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standards nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139.

L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux exigences applicables aux pilotes à distance dans le cadre d'opérations relevant de la catégorie « ouverte ».

L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux dispositions transitoires de reconnaissance de la formation et des titres des pilotes à distance.

La loi « Drones » n°2016-1428 du 24 octobre 2016.

Le décret n° 2018-67 du 2 février 2018 relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.

L'arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.

Le décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

L'arrêté du 19 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

Le décret n° 2019-1114 du 30 octobre 2019 pris pour l'application de l'article L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques

L'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord.

Le Décret n° 2022-1397 du 2 novembre 2022 portant application de l'article L. 6224-1 du code des transports relatif au régime encadrant la captation et le traitement des données recueillies depuis un aéronef dans certaines zones.

L'arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef.

L'article L6211-3 du Code des transports.

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

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

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

Certification de contrôle des bonnes conditions de vol

Lors de mes opérations de constatation, le METAR de l'aéroport Lille-Lesquin Airport m'indique le code suivant :

LFQQ 201600Z 19004KT 7000 OVC009 01/M01 Q1018 TEMPO 2000 BR OVC002

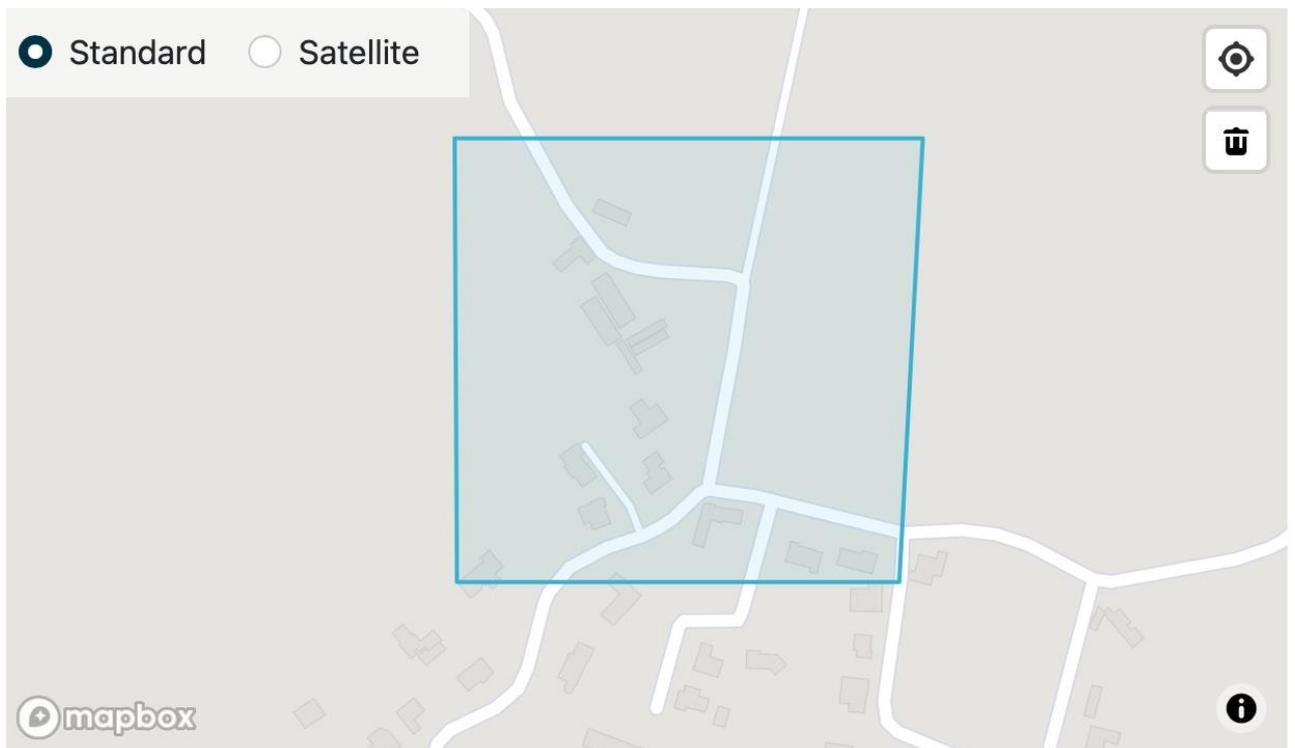
Certification de contrôle de la zone de vol

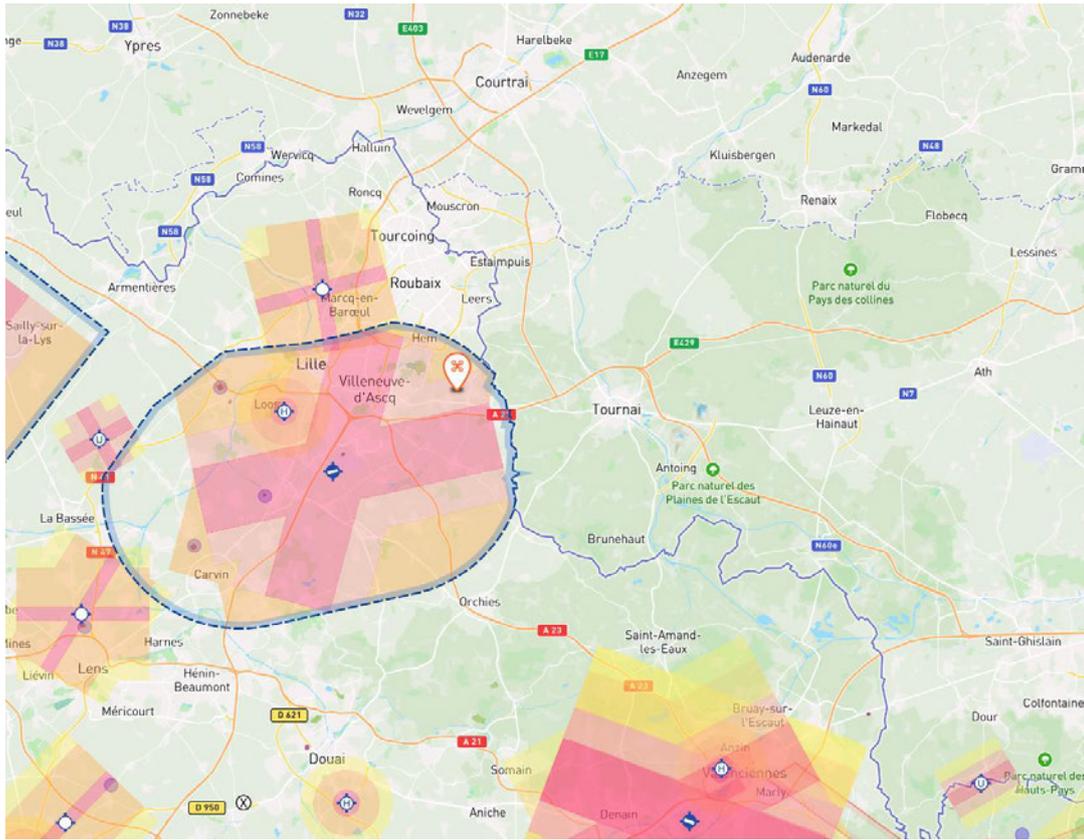
Avant le vol, j'ai regardé le site www.sia.aviation-civile.fr afin de consulter les cartes aériennes de la zone de survol, connaître les AIP, Sup AIP et NOTAM pour identifier les éventuelles restrictions de vol sur le site survolé lors de la mission.

Aucune restriction de l'espace aérien n'est prévue ce jour-là.

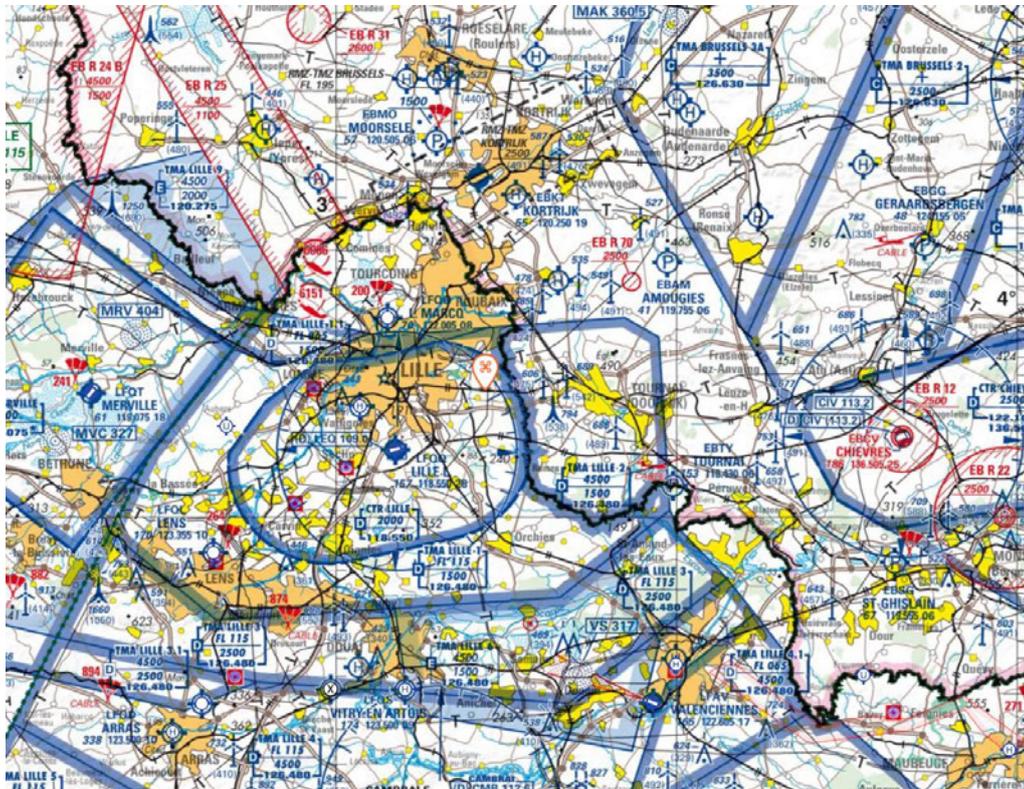
Carte aéronautique

Zone de vol :





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 zone de protection de l'aérodrome LFQQ - LILLE LESQUIN.

Toutefois, en raison de l'éloignement, de la distance et de l'altitude, du point de décollage par rapport à l'altitude de référence de l'aéroport, il est possible d'effectuer la présente mission jusqu'à une hauteur de 50 mètres sans devoir effectuer un protocole d'accord avec le gestionnaire de la zone.

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 dans l'Arrêté du 03 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standards nationaux.

En l'espèce le vol se situe sur à BAISIEUX. La mission de vol est donc réalisée selon le scénario type « S-3 », 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 100 mètres du télépilote et une hauteur maximale de 120 mètres par rapport au sol. Toutefois, ce survol s'effectue en dehors de tout rassemblement de personnes tel que défini par la Direction générale de l'aviation civile et sur une zone privée.

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 susvisé.

Règles applicables par rapport au poids du drone :

Dans le cadre du scénario de vol S3, si la masse totale de l'aéronef au décollage n'excède pas 2 kilogrammes, ce dernier ne disposera pas d'équipements supplémentaires limitant notamment l'impact au sol.

Si le drone à une masse totale au décollage comprise entre 2 kilogrammes et 4 kilogrammes :

L'aéronef sans équipage à bord doit avoir en plus un "dispositif de protection des tiers qui est automatiquement activé dans le cas d'un atterrissage automatique suite à une perte de la liaison de commande et de contrôle, sauf si cet atterrissage automatique peut être programmé de façon à garantir qu'aucun tiers ne se trouve dans la zone de posé" dont les caractéristiques sont les suivantes :

Il limite à 69 joules l'énergie d'impact suite à une chute libre depuis la hauteur maximale d'opération. Il peut être déclenché sur commande du télépilote même en cas de dysfonctionnement des automatismes embarqués de contrôle de la trajectoire de l'aéronef.

Si ce dispositif est constitué d'un parachute, le temps nécessaire pour son déploiement et la stabilisation de l'aéronef à la vitesse de chute permettant de satisfaire au critère de limitation de l'énergie d'impact ci-dessus entraîne une perte de hauteur de l'aéronef inférieure ou égale à 15 mètres, depuis une position de vol stationnaire ou de vol en palier à vitesse minimale.

Si le drone à une masse totale au décollage comprise entre 4 kilogrammes et la masse maximale de 8 kilogrammes :

Le télépilote dispose d'une indication de la vitesse de l'aéronef par rapport au sol.

En plus des conditions définies précédemment, le dispositif de protection des tiers satisfait les conditions additionnelles suivantes :

Le déclenchement du dispositif provoque l'arrêt des moteurs ;

La liaison de commande du dispositif est indépendante de la liaison principale de commande et de contrôle de l'aéronef ;

Les alimentations électriques du dispositif et de sa télécommande sont indépendantes des alimentations principales de l'aéronef et de son système de commande et de contrôle ;

Le dispositif signale par une alarme sonore la chute de l'aéronef ;
Si le dispositif est constitué d'un parachute, il comprend un système d'éjection ou d'extraction actif non basé uniquement sur la gravité ;
Le bon fonctionnement du mécanisme de déclenchement du dispositif peut être vérifié au sol par le télépilote avant le vol.

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 100 mètres.

AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES :

Afin de pouvoir effectuer le présent constat par assistance aérienne avec un aéronef circulant sans équipage à bord, il est rappelé que Benjamin GRIFFON 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° NLD-RP-5iwdsavpet19 délivré le 16/10/2024.

Concernant les prises de vues, l'entité exploitante est enregistrée auprès de la DGAC en tant qu'exploitant de drone, sous le numéro FRAo0dbn37vz4krm.

Déclaration de vol :

Le présent constat s'insérant dans le cadre réglementaire du scénario type « S-3 ». En revanche, bien qu'étant considéré comme un scénario S3 au sens de la réglementation aérienne (puisque'il se situe au sein d'une zone peuplée ou à proximité d'un rassemblement de personnes), il est possible de s'affranchir d'une déclaration préfectorale. En effet, le vol devant s'opérer au sein d'une zone privée, sans survol de la voie publique, aucune déclaration n'est requise.

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 : benjamin.griffon@mjb-cdj.fr

Adresse de courrier postal : 20 RUE BERTHELOT 62300 LENS

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)

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 » soient bien à jour.

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 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 m/s²)

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

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