

Pilote de drone, le métier décolle

ARTIGUES Avec l'essor des drones, les métiers autour de ce petit avion télécommandé se développent. Duy Tran-Ruesche, ex-ingénieur, a choisi de devenir télépilote

GAILLE RICHARD
g.richard@sudouest.fr

Les quatre petites hélices blanches bourdonnent au-dessus du pré. Après une carrière d'ingénieur, l'Artiguis Duy Tran-Ruesche a décidé de faire du drone son métier, en devenant télépilote. Son objectif ? Aider un particulier ou une agence immobilière à valoriser un bien, surveiller des panneaux solaires ou des installations industrielles, valoriser le patrimoine des communes...

Pour cela, il a fondé sa société ApplicaDrone avec laquelle il compte apporter ce service aux particuliers et aux entreprises. Les professionnels ne sont pas les seuls à s'engouffrer dans ce secteur aussi ludique qu'efficace techniquement, qui va se développer dans les mois et les années à venir.

Depuis deux ou trois ans, les rayons des jouets et de l'électronique regorgent de modèles. Si, au début de la vague, le choix des modèles était restreint, ils sont plusieurs dizaines aujourd'hui, de 16 euros à 9 500 euros !

Il aura fallu une année à Duy Tran-Ruesche avant de pouvoir créer sa société dont il déposera les statuts prochainement, espérant être opérationnel dès les premiers mois de 2016.

Durant ces onze derniers mois, ce père de famille a occupé ses journées à bûcher ses cours d'aéronautique, de sécurité aérienne et de technique. Un parcours du combattant parce qu'il n'a pas choisi la voie de la facilité.

« J'aurais pu déléguer les tâches d'obtention des autorisations mais je préfère garder la main sur la tota-

lité du déroulement de la création de mon entreprise », précise l'ingénieur auparavant responsable de la logistique dans une entreprise de l'agglomération bordelaise.

« Cela fait beaucoup d'autorisations et d'exams mais j'estime que c'est normal »

En janvier dernier, il a déposé qu'il passera de salarié à chef d'entreprise, aidé par Hauts de Garonne Développement. Il achète un drone, un Phantom, qu'il fait homologuer par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Durant trois mois, il a ensuite dû remplir un grand nombre de papiers, notamment des déclarations de conformité et des autorisations. Et encore, son drone est commun, donc connu des services de l'État, mais ceux qui inventent et créent leurs propres engins patientent bien plus longtemps avant d'obtenir le sésame, la phase d'homologation étant plus lente.

Images aériennes

Le pilote doit lui aussi montrer patte blanche et passer l'examen théorique commun de pilote d'aéronautique ultra léger motorisé, soit la partie théorique du brevet de pilote d'ULM. « J'avais déjà quelques notions sur la sécurité aéronautique et j'ai préparé cette épreuve en autodidacte. Je l'ai obtenue dès la première tentative après quatre mois de travail. »

« Le plus compliqué, selon moi,



c'est de comprendre les règles du vol à vue car la sécurité est primordiale », dit-il. Il doit fournir en outre une déclaration d'aptitude, une déclaration de compétence et obtenir un manuel d'activité particulière. « Chaque pilote reçoit une autorisation par engin, précise-t-il. Un exploitant ne peut pas piloter n'importe quel drone. » Enfin, pour pouvoir réaliser des prises de vue aériennes,

il faut décrocher une autorisation préfectorale, la sienne étant datée de juillet dernier. Duy Tran-Ruesche sourit d'un air soulagé maintenant qu'il possède cet arsenal de papiers obligés et dûment paraphés. « C'est vrai que cela fait beaucoup d'autorisations et d'exams mais j'estime que c'est normal car il faut un minimum de sécurité surtout pour différencier les amateurs des

professionnels. » Hier matin, dans le parc de La Burthe à Floirac, les passants demandaient sur quel site Internet ils pourraient « trouver les images aériennes », pensant que le pilote allait filmer.

Selon lui, si les drones connaissent un tel engouement et deviennent la star des cadeaux de Noël c'est parce qu'ils « sont très stables, rien à voir avec les hélicoptères télé-

guidés de notre enfance ! » Son fils de 11 ans, Bastien, est lui aussi un fan de drone. « Il en a deux, dit son père. Ce que les enfants aiment, c'est que l'on peut faire du vol stationnaire. »

Au pied des sapins, vendredi matin, les gros bourdons à hélices devaient fleurir.

ApplicaDrone : 06 78 23 88 42.

Duy Tran-Ruesche est le patron de la société ApplicaDrone. Il a mis une année avant de pouvoir proposer les services de son engin volant équipé d'une caméra aux entreprises, collectivités et particuliers. Il peut désormais réaliser des prises de vue aériennes.

PHOTO GUILLAUME BONNAUD

Jouet ou véritable outil, la réglementation diffère

La réglementation diffère non pas selon le type d'engin mais selon l'utilisation qui en est faite : amateur ou professionnel. Les amateurs peuvent en effet réaliser des images ou des vidéos. Le drone doit, dans tous les cas, peser moins de 25 kg. Pour accompagner l'essor des drones civils en France, la DGAC a élaboré un cadre réglementaire. Si le terme drone n'apparaît pas dans les textes, ceux-ci parlent d'aéronefs télépilotes ne transportant personne à bord. Le principal enjeu est d'assurer la sécurité des autres usagers de l'espace aérien et des populations survolées. Les textes élaborés par la DGAC distinguent les pratiques amateurs regroupées sous le terme de l'aéromodélisme et les utilisations plutôt professionnelles, soumises à de multiples autorisations, dénommées « activités particulières ». Pour l'aéromodélisme, le seul vol autorisé est celui à vue en dessous de 150 mètres d'altitude, hors agglomération et dans une zone où il n'y a

pas de rassemblement de personnes ou d'animaux. Bien entendu, pas proche d'un aéroport, autour d'un aéroport c'est possible mais il faut avoir établi un protocole avec les responsables de la zone. Celui qui enfreint la loi est passible d'une peine maximale de 75 000 euros d'amende et d'un an d'emprisonnement. Pour l'aéromodélisme, les prises de vue ou de son doivent se limiter à un usage exclusivement privé. Quiconque porte atteinte par image ou son, à l'intimité de la vie privée s'expose à une peine d'un an de prison et 45 000 euros d'amende. Une utilisation pour une activité particulière, donc soumise à autorisations et diplômes pour le pilote, peut être pratiquée dans une zone peuplée même si le télépilote ne voit pas l'engin et à condition qu'il ait un « retour vidéo » (un écran) sur lequel il voit la position de l'engin, l'état de la batterie et que le drone soit doté d'un moyen de revenir automatiquement à son point de départ.

Des drones lourds à l'Aérocampus Aquitaine



L'Aérocampus a notamment annoncé hier l'ouverture d'une entité en Suisse, sur l'aéroport de Sion. PHOTO PHILIPPE TARS

LATRESNE Le centre de formation à la maintenance aéronautique a signé hier d'importants partenariats industriels

« 100 % de nos élèves en CAP, option avionique et systèmes, en bac pro et BTS ont obtenu leur diplôme. Jérôme Verschave, le directeur général d'Aérocampus Aquitaine, ne cachait pas sa satisfaction, hier, au regard des résultats de sa dernière promotion. »

Car ces jeunes n'auront aucune difficulté à trouver du travail. Le marché de la maintenance aéronautique, estimé à 10 milliards d'euros par an, est en plein essor. « Aujourd'hui, les deux tiers du prix d'un avion concernent l'exploitation et la maintenance », rappelle Alain Rousset, le président de la Région Aquitaine, qui a racheté

en avril 2011 cet ancien centre de formation de la Direction générale de l'armement (DGA) à Latresne.

Il était alors sur le point de fermer.

Mais la collectivité a « osé » investir 25 millions d'euros pour le transformer en campus de formation à la maintenance aéronautique.

« Qualité de l'écosystème » Aujourd'hui, Aérocampus Aquitaine, qui emploie 48 salariés et dispose pour 2016 d'un budget de 6 millions d'euros (financé à 60 % par des recettes issues du privé), tisse sa toile à l'international.

Le centre a été choisi par Dassault pour former les 140 futurs mécaniciens des Rafale achetés par le Qatar.

« Un contrat de 8 millions d'euros sur deux ans », dévoile Jérôme Verschave.

Par ailleurs, hier, il a annoncé la

création d'une entité en Suisse, Swiss Aérocampus, sur l'aéroport de Sion.

Il a également annoncé le lancement d'un nouvel outil de formation, un simulateur de maintenance pour hélicoptères avec Airbus Helicopters et Telespazio.

Il sera ensuite déployé dans les unités d'Airbus Helicopters dans le monde.

En outre, une jeune start-up, fondée en janvier 2015 à Montauban (Tarn-et-Garonne), SkyBirds-View, spécialisée dans le pilotage de drones lourds et à hors vue, vient de s'installer sur l'Aérocampus.

« Nous avons été séduits par la qualité de l'écosystème ici et dans les drones en Aquitaine », justifie Stéphane Imbert, son directeur.

Enfin, un nouvel hôtel, haut de gamme, a été inauguré au cœur du château, ce qui porte la capacité hôtelière du site à 300 lits.

Nicolas César