Prise de position de la FAI

Description

federation aeronautique internationalelogo Concernant la multiplication des lois « anti drones » qui impactent l'aéromodélisme au sein de l'union européenne, la FAI via son représentant Dave Phipps vient de prendre position. Vous trouverez ci dessous la version française traduite par Finesse+ et le courrier envoyé à l'EASA, l'agence européenne en charge de la sécurité aérienne, en version originale ici.

Nous remercions LK, HG, MD pour la traduction, la mise en gras est réalisée par les traducteurs.

Recommandations de la FAI pour la réglementation sur les drones.

Contexte général :
L'aéromodélisme est une activité aussi ancienne que l'aviation habitée elle-même. Nombre de pionniers de l'aviation ont développé leurs propres concepts sur la base de tests réalisés à partir de modèles réduits et l'aéromodélisme reste un élément important de l'éducation relative à l'aéronautique et à l'espace.
L'aéromodélisme est un loisir très diversifié, allant du petit modèle de vol libre d'un peu plus de 1 gramme jusqu'au jet de 150 kg propulsé par un véritable turbo-réacteur.
L'aéromodélisme s'est avéré être une activité sportive populaire et récréative dans le monde entier tout au long du siècle dernier et on dénombre 750 000 aéromodélistes parmi les 1,5 millions d'aviateurs représentés par la FAI (et 351 des 722 compétitions reconnues par la FAI en 2016). Le nombre réel d'aéromodélistes est en fait bien supérieur, car la FAI ne les représente pas tous. On en compterait au moins 500 000 en Europe.
Dans la plupart des pays membres, l'aéromodélisme est clairement défini et régulé par des associations aéromodélistes reconnues, en accord avec le cadre réglementaire de leurs autorités aéronautiques nationales. Ces régulations locales sont le plus souvent reconnues comme adaptées à cette mission à la fois par les aéromodélistes et les autorités aéronautiques nationales.
Les modèles réduits conventionnels (voilures fixes et hélicoptères) nécessitent beaucoup d'adresse pour être utilisés correctement et avec le temps cela a conduit les aéromodélistes vers des clubs ou organisations où ils peuvent bénéficier du savoir de pilotes expérimentés, recevoir un entrainement adapté et devenir des membres de la communauté. Cela assure qu'ils reçoivent les conseils appropriés à propos de leurs responsabilités légales et dans la plupart des cas soient couverts par une assurance en cas d'accident. Cela a permis à l'aéromodélisme d'établir un excellent bilan de sécurité durant plusieurs décennies.

Ces dernières années, l'arrivée de « drones multi-rotors » a créé de nombreux problèmes dans de nombreux Etats. **Ces drones ont des performances et des fonctionnalités inconnues dans le monde de l'aéromodélisme classique. Le résultat est qu'ils peuvent être utilisés par presque tout le monde, sans le besoin d'entrainement ou d'instructions et dans des endroits qui seraient inappropriés a la plupart des modèles réduits.** Ainsi, de nombreux pilotes utilisant ces

drones se trouvent hors de la communauté aéromodéliste et ne bénéficient pas des conseils, orientations et assurances qu'ils pourraient recevoir par ailleurs. Il en a résulté un nombre connu important d'incidents impliquant des drones utilisés illégalement dans des environnements inadaptés et en conflit avec l'aviation grandeur.

Les capacités et les performances devenues communes de beaucoup de drones est un autre facteur contributif qui amène en dernier recours à les utiliser à l'extrême limite du champ de vision (voire au-delà en certaines circonstances). Il y a très peu de plaisir à utiliser un modèle réduit de cette façon. De fait, les modèles réduits sont pilotés dans un rayon plus restreint et toujours dans le spectre du champ visuel.

Plusieurs organisations d'aeromodelistes ont accueilli les « drones » comme partie intégrante de leurs activités et ont contribué à s'assurer que ceux qui pratiquaient dans leur cadre le faisait dans le respect de leurs législation nationale. C'est évident, car ceux qui ont été poursuivi pour vols illégaux opéraient en tant qu'individus, et n'étaient pas membres de la communauté aéromodéliste.

La communauté aéromodéliste partage de nombreux objectifs communs avec les agences nationales pour l'aviation et l'EASA. Toutes les parties ont le fort désir de maintenir et d'améliorer la sécurité, et reconnaissent la nécessité d'une législation proportionnée et appropriée. Toutes les parties attirent également l'attention sur l'importance de l'éducation des pilotes (et reconnaissent l'importance de la communauté aéromodéliste qui y contribue) et le bénéfice de cette forme de regroupement des pilotes (vu qu'il est reconnu que l'appartenance à ces associations remplit cette mission).

L'opinion technique de l'EASA et l'Aéromodélisme

L'avis technique sur les aéronefs non habités avait donné à la communauté aéromodéliste l'espoir que l'EASA assurerait, à travers toute nouvelle règle mise en œuvre, la sauvegarde des activités aéromodélistes établies. Nombre d'aéromodélistes ont exprimé le point de vue que l'opinion technique de l'EASA avait été perdue de vue dans les PROTOTYPES RULES (REGLEMENT PROTOTYPE).

Les PROTOTYPES RULES (PR) Règlement Prototype de l'EASA et l'aéromodélisme
Maintes inquiétudes au sein de la communauté aéromodéliste se sont exprimées par rapport aux PR comme cela vous a été rapporté lors de notre réunion du 23 septembre et particulièrement :

- il y a un ressenti selon lequel les PR n'ont pas examiné suffisamment les besoins du plus grand groupe d'acteurs du SUA (Special Use Airspace ; espace aérien règlementé ?), avec un processus dirigé par des intérêts politiques ou économiques et influencés par une couverture médiatique sensationnaliste. !
- les PR ciblent les drones multi-rotors et l'EASA a essayé de les appliquer de manière inappropriée aux modèles réduits.
- il n'y a pas de raison évidente pour laquelle les PR ne seraient pas adaptées à certains types de modèles réduits (vol circulaire et vol libre en particulier).
- des efforts ont été faits de façon à minimiser l'impact sur les modèles réduits à travers les dispositions de l'article 15. De toute façon, celles-ci ont été ressenties par beaucoup comme étant des dispositions purement transitoires, plutôt que comme des dispositions définitives. L'article 15 fait un effort raisonnable pour introduire de la flexibilité pour les modèles réduits au sein des organisations aéromodélistes, en vue de pouvoir exercer selon des autorisations ou

procédures simplifiées, cependant :

? Les PR manquent de clarté et certains aspects restent ambigus (comme par exemple l'application de règles de production pour les modèles réduits utilisés en Catégorie Spécifique). Cela a eu pour effet, au sein de la communauté aéromodéliste, que différentes agences nationales pour l'aviation ont pu interpréter les règles de différentes façons, et **que les aéromodélistes auront à faire face à des législations disproportionnées pour leurs équipements.**

- les PR manquent de clarté et certains aspects restent ambigus (comme par exemple l'application de règles de production pour les modèles réduits utilisés en Catégorie Spécifique). Cela a fait craindre au sein de la communauté aéromodéliste que les différentes autorités aéronautiques nationales puissent interpréter les règles de façon variable et que les aéromodélistes aient encore à faire face à des législations disproportionnées pour leurs équipements.
- les règles ne sont pas considérées comme adaptées aux modèles réduits et la communauté aéromodéliste ne s'est pas fait présenter des cas concrets relatifs à la sécurité (basés sur des faits authentiques, plutôt que sur un risque perçu) et qui feraient obligation à l'aéromodélisme d'être inclus dans ces règles.
- les problèmes rencontrés avec les drones de loisirs à ce jour concernaient des pilotes les utilisant de manière totalement illégale, conséquence de l'application inadéquate de législations existantes. Les PR changeront peu la situation, mais auront le plus grand impact sur ceux qui respectent déjà la loi.
- les PR introduisent un niveau de complexité bien au-delà des règlements existants dans la plupart des Etats. Cela les rendra encore plus difficiles à appliquer et potentiellement moins valables.Par exemple :
    1. si un aéromodéliste volant en dehors d'une association (catégorie Open) construit ses propres aéronefs pesant 251 grammes et qu'il n'est pas conforme avec les règlements de production et ne porte pas la marque CE appropriée, alors il sera hors la loi. Cela serait complètement inapplicable.
    2. Un individu pratiquant dans la catégorie au choix Open ou Specific devrait réaliser un aéronef conforme aux règlements de fabrication et de commercialisation. De toute façon, avec autant d'équipements commandés sur Internet, les règlements seraient facilement contournés. Il est déjà plus facile d'acheter un équipement FPV qu'il est illégal d'utiliser en Europe, que d'acheter un équipement conforme. Cela serait complètement inapplicable.

Voilà juste quelques exemples, mais nous pensons qu'ils illustrent le propos.

Modèle volant dans la catégorie « Open »

L'objectif de l'EASA pour la catégorie Open est d'assurer la sécurité des vols en imposant des limitations de performance ainsi que des spécifications définies pour la production des équipements

Le point de vue de la communauté aéromodéliste est que les spécifications pour les matériels ont été écrites principalement pour les multi-rotors porteurs de caméra qui sont vendus en tant que produit fini, et ce point de vue est renforcé par l'obligation de faire apparaitre le symbole représentant un multi-rotor :

Il y a déjà des régles de standardisation pour les équipements pour modèles réduits, mais elles s'appliquent en priorité aux équipements de radio-commande pour ce qui concerne les fréquences, la

puissance d'émission et les interférences. Il n'y a pas de règles appliquées pour les modèles actuels (souvent vendus sans les composants électroniques), et l'imposition de règles de commercialisation ou autres serait largement malvenu pour la communauté aéromodéliste ainsi que les revendeurs.

Beaucoup de modèles réduits ne sont construits qu'en petites quantités par des petites entreprises, dans beaucoup de cas en tant que « modèles nus » ou comme des composants avec aucun équipement de contrôle interne. L'imposition de réglements sur le marché et de règles de production pour cette activité serait inappropriée, malvenue, inapplicable et au détriment de l'aéromodèlisme.

Des réglements pour les produits pourraient amener l'installation d'équipements de Géo-localisation **ce qui ne serait approprié qu'avec des aéronefs équipés d'appareils de contrôle de vol (comme c'est le cas avec les multi-rotors).** Le rapport du groupe de travail de l'EASA sur la Géolocalisation publié le 2 septembre avertit de l'inopportunité de la géo-localisation pour les modèles réduits et poursuit en disant que « les membres des Etats sont mieux placés pour régler le secteur particulier de l'aviation non habitée ».

Pour le moment, ce sont essentiellement les associations aéromodélistes qui s'assurent volontairement que leurs membres se conforment aux régles régissant les différents matériels, et la communauté a trouvé d'autant plus efficace l'auto-régulation que les Etats membres ont été affirmatifs dans leur respect de la conformité.

La communauté aéromodéliste n'est pas convaincue que les règlements pour les marchandises vendues apporteront effectivement des méthodes permettant de garantir la sécurité, et croit qu'il sera difficile voire impossible d'appliquer de telles règles disproportionnées et inappropriées aux modèles réduits.

Il est difficile d'envisager que quelque activité aéromodéliste conventionnelle puisse perdurer au sein de la catégorie B, car toutes les règles à respecter pour les équipements (incluant ceux de la classe 0) nécessitent des fonctionnalités n'existant pas sur un modèle volant (comme par exemple un système de limitation d'altitude, ou bien de géo-localisation pour la classe 2 et au dessus).

Modèles volant dans la catégorie « Specific »

La seule place logique susceptible de convenir à un modèle réduit dans les PR est la catégorie « Spécific ». L'EASA a indiqué que toute concession pour les modèles réduits doit être prise en compte dans les PR à travers l'article 15. l'EASA a fait une vraie tentative pour introduire de la flexibilité au sein de cet article pour permettre aux autorités aéronautiques nationales de permettre la continuation des activités d'aéromodélisme établies avec un minimum d'impact à travers des procédures d'autorisations simplifiées et l'utilisation de scénarios banalisés.

De toute façon, le terme « de transition » a été interprété par nombreux comme indiquant que les clauses seraient temporaires plutôt que définitives.

Au-delà, l'article 15 permet simplement aux modèles réduits de bénéficier des dérogations au Sub Part B de l'annexe 1. Il est supposé que tous les autres éléments de régulation imposerait des réglementations de production et de commercialisation tout à fait inappropriées et inutiles.

Il est noté au bas de la page 8 que « les appendices pourraient être difficiles à respecter par des

modèles réduits produits en grande série», mais nous aurions tendance à dire qu'elles seraient difficiles à respecter par n'importe quel modèle réduit.

Au-delà, notre suggestion est de trouver un moyen pour : soit exclure les modèles réduits de ces obligations, par peut-être un amendement à l'article 14 ? , soit introduire plus de flexibilité dans l'article 15 pour permettre à l'autorité compétente de déterminer (si besoin était) quels éléments seraient concernés. Ainsi, notre rédaction de l'article 15 serait la suivante :

Article 15 :

Modèles réduits d'aéromodélisme

Pour la mise en œuvre récréative d'aéronefs non habités, tels que vols de loisirs, présentation, activités de sport ou de compétition, les dispositions suivantes s'appliqueront :

- l'autorité compétente procurera des autorisations officielles aux associations et aux clubs pour les opérations qui autrement nécessiterait une autorisation en concordance avec le sous-paragraphe B de l'annexe I pour cette réglementation. Pour les associations ou clubs déjà en activité avant l'entrée en vigueur de cette réglementation, ces autorisations opérationnnelles devraient être délivrées dans les 3 années suivant l'entrée en vigueur de la réglementation.
- une autorisation opérationnelle peut-être délivrée sans besoin de réaliser une évaluation des risques opérationnelle en référence à l'UAS.SPEC.60
- les autorisations opérationnelles délivrées dans le cadre de cet article devront définir les conditions, les limitations et les exceptions au obligations des annexe 1 et 2 de cette réglementation, basées sur l'expérience d'activités de vol sécurisées réalisées avant que n'intervienne la présente réglementation, et les meilleures pratiques dans les autres Etats-membres.

Cela permettrait à l'autorité compétente de permettre à l'activité aéromodéliste de continuer comme aujourd'hui, mais aussi de permettre aux modèles réduits actuels de continuer à utiliser des équipements conformes à la réglementation actuelle plutôt que de nouveaux equipements disproportionnés.

Si les PR doivent inclure les modèles réduits, alors en augmentant la souplesse de l'article 15, on pourrait alors compléter (sans inclure quoi que ce soit au détriment des modèles réduits) la Technical Opinion.

Dans tous les cas, pour mettre en œuvre cela, un amendement à l'article 14 serait probablement nécessaire. l'EASA a indiqué qu'elle ne prendrait en compte qu'une proposition de la communauté aéromodéliste pour l'article 15.

Définition des aéromodèles et de l'aéromodélisme :

Peut-être la seule façon efficace d'assurer que les modèles réduits (et les maquettes volantes) ne soient pas prises au piège de réglementations disproportionnées et prévues pour des opérations particulieres (essentiellement Drones équipés de caméra, utilisés par des individus dans le cadre de leurs loisirs, ou pour une finalité commerciale), serait de les définir de telle façon qu'ils soient sortis des PR, de la même façon que l'a fait la FAA (Federal Aviation Administration) aux Etats-Unis

Le précédent de la FAA :

Le souhait de la communauté aéromodéliste serait que l'EASA determine une façon d'exclure entièrement les modèles réduits des PR. Un bon moyen serait de s'uniformiseravec les règles équivalentes, établies précédemment par la FAA :

Le paragraphe 107 de la FAA consacré à la réglementation des drones ne s'applique pas aux modèles réduits qui satisfont tous les critères spécifiés dans la section 336 de la Loi 112-95.

Section 336 : réglementation spéciale pour les modèles réduits :

- en général : nonobstant tout autre disposition de la loi relative à l'incorporation d'aéronefs non habités au sein des politiques et dispositions de la FAA, l'Administrateur de la FAA **ne doit pas promulguer quelque loi ou règlement en ce qui concerne un aéronef volant, ou bien un avion conçu comme un modèle volant si :**
- *l'aéronef est utilisé uniquement à une fin récréative ou de loisir*
- *l'aéronef est utilisé en accord avec un ensemble de règles communes de sécurité au sein du programme d'une organisation nationale*
- *l'aéronef est limité à 25 kilos, sans quoi une certification par un organisme compétent est nécessaire*
- *l'aéronef est utilisé de façon à ne pas gener l'aviation grandeur et a lui laisser priorité.*
- *s'il utilise son modèle dans un rayon de 5 miles (8 kms) autour d'un aéroport, le télépilote doit déposer un préavis auprès de l'exploitant de l'aéroport ainsi que de la tour de contrôle (lorsqu'une installation de contrôle aérien est située dans cet aéroport). Si le site de vol doit être utilisé de façon permanente, il sera nécessaire d'établir une procédure d'un commun accord entre les deux parties.(b) INTERPRETATION DE LA LOI – Rien dans cette section ne peut être interprété en vue de réduire le pouvoir de l'administrateur à faire respecter la loi quant à des modélistes qui compromettraient la sécurité de l'espace aérien.*
  (c) DEFINITION DE MODELE REDUIT – Dans cette section, le terme « modèle réduit » signifie un aéronef sans pilote à bord, qui est :

Dans cette section, le terme « modèle d'aéronef » signifie un aéronef non habité qui est :

- capable de voler par sustentation dans l'atmosphère **(c'est-à-dire excluant les multi-rotors) (!! ndt)**
- évolue à vue de son pilote
- utilisé dans un cadre récréatif ou dans le cadre d'un loisir

Nous suggérons qu'au sein de l'UE, la définition du paragraphe 336(c) ci dessus avec quelques points du paragraphe 336(a) pourrait être utilisée pour placer les modèles réduits au niveau de la Basic

Régulation.

Conclusions :

Comme cela est apparu évident à partir des réponses reçues d'aéromodélistes et d'associations à travers l'Europe, les PR n'ont pas été bien accueillies par la communauté aéromodéliste. Il n'y a pas de doute que beaucoup de membres ont des vues bien arrêtées sur le sujet.

Pour le moment, la communauté aéromodéliste européenne cherche à s'unifier d'une façon qui n'a jamais encore été vue dans le passé. Ils sont unis car ils partagent la conviction que l'EASA doit faire plus pour sauvegarder les droits des membres de la communauté, et parce qu'ils pensent tous, qu'en l'absence de mise à l'épreuve, l'EASA semble partie pour imposer des réglementations disproportionnées qui sont basées sur une perception inadaptée (plutôt que sur des risques réels) et qui finalement échoueront à traiter les problèmes des individus faisant évoluer des modèles dans des conditions illégales.

Nous espérons que l'EASA prendra en compte nos positions et fera un pas pour transformer tout cela en une « belle histoire ». Nous croyons que toutes les parties apprécieraient une solution à l'amiable et réaliste pour les modèles réduits. l'EAS et la FAI aimeraient continuer à travailler en collaboration avec l'EASA pour aider à clore ce dossier.

general-secretary

Image not found or type unknown

Dave Phipps

Représentant de l’Europe Air Sports et de la Fédération Aéronautique Internationale.