Législation Européenne : une étape décisive est franchie

Description

Image not found or type unknown

LOGO EASA Ça y est. L'EASA vient de publier son « Opinion » et les documents en relation. Il s'agit d'une étape essentielle dans la nouvelle législation européenne sur les aéronefs non habités. (UA : Unmanned Aircraft). En effet, l'agence européenne va s'appuyer sur ce document pour présenter ses recommandations à la Commission Européenne. Celles-ci vont donc constituer la base des discussions pour l'établissement de futures règles au sein de l'Union.

Après une première analyse l'EASA a tenu compte de certaines de nos attentes. Parmi les points positifs, nous voyons :

– Plus d'enregistrement des modèles. Seul l'opérateur (ou pilote responsable) doit s'enregistrer ceci selon le standard qui sera mis en place par l'EASA. Les enregistrements « nationaux » ne seraient plus valables 1 an après l'entrée en vigueur du règlement EASA. Ce qui veut dire que l'enregistrement que la DGAC veut mettre en place en 2018, serait caduque d'ici 3 ans…La DGAC devrait y réfléchir avant d'engager des frais pour la mise en place de son propre système.

– La classe C4 qui concerne les RTF (Ready To Fly) et les kits de construction n'est plus symbolisée par un logo en forme de quadricoptere. C'est maintenant seulement le chiffre 4 entouré d'un cercle qui doit être apposé par le constructeur sur les modèles.

– L'exigence d'absence de personnes non concernées dans la zone d'opération en Classe opérationnelle A3 est amendée dans un sens plus flexible : on est passé « des personnes non concernées ne seront pas présentes » à « elles ne seront pas mises en danger. »

Cela signifie en clair que nous pourrons continuer à opérer nos aéromodèles sur des sites partagés par des touristes ou des promeneurs, ce qui n'était pas le cas dans la précédente mouture du texte. Cette amélioration du texte était demandée par toutes les organisations aéromodélistes européennes dans la consultation sur le NPA à laquelle Finesse Plus a contribué en tant que seule organisation aéromodéliste française participante.

– Pas de capacité de vol automatique en classe C4 (classe des aéromodèles « classiques »). Ceux ayant cette capacité sont forcément C3 avec des contraintes techniques (gestion de la perte du signal, limite de hauteur sélectionnable) dont sont dispensés les C4. **Cela signifie, de fait, la reconnaissance par l'Europe de la distinction drones / aéromodèles qui est une de nos principales revendication.**

– La responsabilité des clubs et associations est atténuée: « la responsabilité des clubs de modèles réduits et des associations est limitée à l'assistance de leur membres pour leur permettre d'acquérir la compétence minimum demandée par ce projet de régulation. »

Il y a quand même des points où les aéromodélistes européens n'ont pas été suivis, par exemple la limite de hauteur de 120 m hors zone dédiées (localisations d'activité). L'EASA ne veut pas lâcher

sur ce point car elle le juge essentiel pour assurer la séparation avec le trafic habité (même si en montagne les planeurs et parapentes sont souvent en dessous de 150 m sol…)

Par ailleurs, l'EASA s'engage à répondre aux nombreux commentaires (plus de 3700 !), groupés par thème, dans une publication au cours du premier trimestre 2018. Nous aurons alors la réponse à nos questions notamment sur la possibilité de scénarios dédiés à l'aéromodélisme opérant en catégorie spécifique notamment pour s'affranchir de la limite de hauteur de 120 m. Cas du vol thermique, du remorquage etc…

Enfin, il faut garder à l'esprit qu'une « Opinion » ne constitue qu'une proposition de l'EASA à la Commission Europénne qui devra en suite statuer pour l'intégrer à la Loi Européenne (Basic Regulation ou BR). Ce processus prend habituellement au minimum 9 mois, mais selon nos informations la Commission semble cette fois extrêmement pressée de faire rentrer ce texte en application. On parle désormais de début 2019, cela signifie que l'application de la loi Drone française et la loi européenne vont se télescoper.