

---

# Donnez votre avis sur le projet de règlement de l'Union Européenne relatif aux aéronefs non habités!

## Description

COMMISSION EUROPEENNE Attention consultation close le **5 novembre**, c'est la dernière ligne droite avant l'application de ce règlement dans tous les États membres de l'UE...Il y a donc urgence à se mobiliser !

## Rappel de l'historique

L'EASA a émis en 2017 un «NPA» (Notice of Proposed Amendment). Suite aux nombreux commentaires (plus de 3000!) de la part des acteurs concernés, dont ceux émis par Finesse Plus, l'EASA a publié début 2018 un document (Opinion n°01-2018) moins contraignant pour l'aéromodélisme que le NPA initial. Cet été, le Parlement Européen a également voté un amendement du Règlement de Base de l'aéronautique afin d'y intégrer les aéronefs non habités.

Maintenant la Commission Européenne demande l'avis des citoyens de l'UE sur le projet de règlement avant sa finalisation et adoption définitive. Ne vous trompez pas, les aéronefs non habités (Unmanned Aircraft, en abrégé UA) intègrent à la fois les Drones et les Aéromodèles. Nous sommes donc directement concernés...

## Que dit ce projet de règlement ?

Pour en prendre connaissance, allez sur la page [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-1460265\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-1460265_fr) et téléchargez les deux documents relatifs à l'**Implementing Regulation** qui sont ouverts aux commentaires jusqu'au le 5 novembre:

- Implementing Regulation – Ares(2018)5119803 (Fichier PDF: PART-2018-221538V4)
- Annex – Ares(2018)5119/1 (Fichier PDF: PART-2018-221538V4 (1))

C'est malheureusement en anglais et très technique. Nos experts F+ ont néanmoins analysé en détail ces documents et y ont détecté deux vrais risques pour la pérennité de notre activité en dehors des terrains club (classée en catégorie OPEN A3 selon le règlement EU), en particulier pour le vol en montagne, dont l'un constitue un net retour en arrière par rapport à l'Opinion de l'EASA:

1/ La hauteur (pas l'altitude) de vol du modèle est limitée à 120 m au dessus du sol (Article 4(1)(e) page 5 & UAS.OPEN.10 (2) Annexe, page 1). Problème en VDP, dès que vous décollez, vous êtes au dessus du trou... et les 120m/sol peuvent être très vite atteints si le trou est profond ou dès que vous prenez de l'altitude... Si le dénivelé est de 120 m ou plus, voler devant soi en restant au niveau de la pente devient totalement impossible.

Remarque: Au delà du VDP, Finesse Plus avait proposé à l'EASA, début 2018, d'augmenter cette hauteur à 240m/sol si un observateur était présent pour informer le pilote de l'arrivée éventuelle

d'aéronefs habités dans la zone. La DMFV (Allemagne) et la FSAM (Suisse) ont également fait des propositions similaires. Cela n'a malheureusement pas été retenu par la Commission dans le texte qui nous est proposé de commenter.

2/ Le vol de pente ou de plaine hors terrains déclarés sera rendu très difficile car le projet de règlement indique (UAS.OPEN.040 (2) Annexe, page 3): «*be conducted in an area where the remote pilot reasonably expects **that no uninvolved person will be present** within the range where the UA will be flown during the entire time of the UAS operation* ».

En résumé et en français : **pas de vols possibles si des promeneurs sont susceptibles d'être présents dans la zone d'évolution**. Or à ce jour, c'est le pilote qui analyse les risques vis à vis des promeneurs ou autres observateurs et qui assure la sécurité. L'Opinion EASA était plus pragmatique car mentionnant «*...in an area where the remote pilot reasonably expects that **no uninvolved person will be endangered** within the range where the UA will be flown* ». C'est à dire en français, s'assurer qu'il n'y aura pas sur le site des personnes non impliquées mises en danger, c'est à dire ce que nous appliquons déjà depuis 50 ans....

### Comment réagir ?

En envoyant des commentaires (voir plus bas la procédure à suivre) sur le site de la Commission puisque celle-ci invite tout citoyen de l'UE à le faire. Plus nous serons nombreux à envoyer des commentaires, plus la Commission sera sensibilisée aux problèmes que pose ce projet de règlement pour l'aéromodélisme et acceptera éventuellement de l'amender dans un sens moins contraignant.

Finesse Plus l'a déjà fait. Voici pour information notre commentaire sur les deux points évoqués ci-dessus. Il est rédigé en anglais car c'est la langue de travail à la Commission pour la préparation des règlements européens, les versions dans les autres langues de l'UE n'étant disponibles que lors de leur publication définitive.

*a/ Article 4(1)(e) & UAS.OPEN.10 (2): Requiring that in OPEN Category the UA shall remain at a maximum distance of 120 meters from the surface of the earth even when starting from a natural elevation over terrain is not relevant at all for sailplane models starting from top of a hill or a cliff to perform slope soaring. This would compel the pilot to fly the model below his/her position when the starting point is 120 m or more above the surrounding terrain, as it is the case today for many slope soaring sites in mountainous areas.*

*Moreover, the remote pilot has no mean to precisely assess his/her model height above a terrain which is below the elevation of the starting point.*

*To accommodate slope soaring operations with sailplane models, the height limit should extend horizontally from 120 m above the remote pilot position rather than following the terrain contour.*

*Consequently, UAS.OPEN.10 (2) should be deleted and Article 4(1)(e) amended as follows: « the maximum **height** shall be no more than 120 meters **from the take-off point**, except when overflying an obstacle, as specified in Part A of the Annex »*

*b/ UAS.OPEN.40: Requiring that OPEN A3 operations shall be conducted in an area where the remote pilot reasonably expects that no uninvolved person will be present is unworkable, in particular for flights in mountainous areas where hikers may temporarily pass through the area of operation at any time. This was recognised by EASA in Opinion 01-2018 where the word « present » was replaced by*

---

« endangered », taking in consideration this ensures better consistency with the related Acceptable Mean of Compliance (AMC1 UAS.OPEN.040(1)) requiring that « when a person incidentally enters the visual range of the remote pilot, the remote pilot should avoid overflying the person, and discontinue the operation when the safety of the UAS operation is not ensured », as model aircraft flyers are already usually doing today.

Consequently, UAS.OPEN.40 should be amended in line with EASA Opinion 01-2018 as follows: « «... in an area where the remote pilot reasonably expects that **no uninvolved person will be endangered** within the range where the UA will be flown »

C'est à dire en français:

a/ Article 4(1)(e) & UAS.OPEN.10: Exiger que lors des opérations en catégorie OPEN, l'UA reste à une distance maximale de 120 mètres de la surface du sol, même si l'on part d'un point surélevé, n'est pas du tout pertinent pour les modèles de planeurs décollant d'une colline ou d'une falaise pour effectuer du vol de pente. Cela obligerait le pilote à faire voler son modèle en dessous de sa position lorsque le point de départ se situe à 120 m ou plus au-dessus du terrain environnant, comme c'est le cas aujourd'hui pour de nombreux sites de vol de pente en montagne.

De plus, le télépilote n'a aucun moyen d'évaluer avec précision la hauteur de son modèle au-dessus d'un terrain situé sous l'altitude du point de départ.

Pour permettre le vol de pente avec des modèles de planeur, la limite de hauteur doit s'étendre horizontalement à partir de 120 m au dessus de la position du pilote plutôt que de suivre le contour du terrain.

Par conséquent, UAS.OPEN.10 (2) devrait être supprimé et l'article 4(1)(e) modifié comme suit:

« La hauteur maximum ne doit pas être supérieure à 120 m à partir du point de décollage, sauf lorsque survolant un obstacle, tel que spécifié en Partie A de l'Annexe ».

b/ Article 4(1)(e) & UAS.OPEN.10: Exiger que lors des opérations en catégorie OPEN, l'UA reste à une distance maximale de 120 mètres de la surface du sol, même si l'on part d'un point surélevé, n'est pas du tout pertinent pour les modèles de planeurs décollant d'une colline ou d'une falaise pour effectuer du vol de pente. Cela obligerait le pilote à faire voler son modèle en dessous de sa position lorsque le point de départ se situe à 120 m ou plus au-dessus du terrain environnant, comme c'est le cas aujourd'hui pour de nombreux sites de vol de pente en montagne.

De plus, le pilote n'a aucun moyen d'évaluer avec précision la hauteur de son modèle au-dessus d'un terrain situé sous l'altitude du point de départ.

Pour permettre le vol de pente avec des modèles de planeur, la limite de hauteur doit s'étendre horizontalement à partir de 120 m au dessus de la position du pilote plutôt que de suivre le contour du terrain.

Par conséquent, UAS.OPEN.10 (2) devrait être supprimé et l'article 4(1)(e) modifié comme suit: « the maximum **height** shall be no more than 120 meters **from the take-off point**, except when overflying an obstacle, as specified in Part A of the Annex »

b/ UAS.OPEN.40: Exiger que les opérations OPEN A3 soient effectuées que dans une zone où le pilote s'attend à ce qu'aucune personne non impliquée soit présente est inapplicable en pratique, en particulier pour les vols en zone de montagne où des randonneurs peuvent passer temporairement dans la zone à tout moment. L'EASA a reconnu cela dans l'Opinion 01-2018 dans laquelle le mot « présent » a été remplacé par le terme « mis en danger », ce qui garantit une meilleure cohérence avec le moyen de conformité acceptable (AMC1 UAS.OPEN.040 (1)) précisant que « lorsqu'une personne entre accidentellement dans le champ de vision du pilote, celui-ci doit éviter de survoler la personne et interrompre l'opération lorsque la sécurité de l'opération de l'UA n'est pas assurée », comme le font déjà aujourd'hui les pilotes d'aéromodèles.

Par conséquent, il est important que le texte de UAS.OPEN.40 soit modifié en accord avec l'Opinion EASA 01-2018 comme suit: «...dans une endroit où le télépilote s'attend raisonnablement à ce **qu'aucune personne non impliqué ne soit mise en danger** dans la zone où l'UA sera en vol»

Nous vous proposons de renforcer le poids du commentaire F+ en envoyant vous même à la Commission un commentaire exprimant votre soutien à celui-ci, si bien sûr vous êtes d'accord avec son contenu.

### Comment faire pour déposer votre commentaire de soutien ?

1/ Créez d'abord un compte ECAS (EU login) en allant sur la page:

[https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-1460265\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-1460265_fr)

Faites défiler en bas. Pour créer votre compte cliquez sur «**register**» ou «**give feedback**» et suivez la procédure classique de création d'un compte avec mot de passe et validation par courriel.

Ce compte ECAS (EU login) est utilisable pour participer à toutes consultations de la Commission Européenne quelque soit le sujet.

2/ Revenez sur la page d'accueil et dans la section où vous avez téléchargé les documents (Draft Act – Draft Implementing Regulation), cliquez sur le carré jaune « Give feedback ».

Voici le type de message de soutien que nous vous proposons d'entrer:

« As a citizen of the EU having more than xx years of experience in flying glider models safely, I fully support the comments posted by the association Finesse Plus, namely:

– The need to amend Article 4(1)(e) in order to extend the height limit horizontally 120 m above the remote pilot instead of following the terrain contour

– The need to amend UAS.OPEN.40 in order to allow the possible presence of uninvolved persons in the area of operation provided they are not endangered.»

---

C'est à dire en français:

« En qualité de citoyen de l'Union européenne possédant plus de xx années d'expérience dans le pilotage de modèles de planeurs en toute sécurité, je soutiens pleinement les commentaires postés par l'association Finesse Plus, à savoir:

– La nécessité de modifier l'article 4(1)(e) afin d'étendre la limite de hauteur horizontalement à 120 m au-dessus du télépilote au lieu de suivre le contour du terrain

– La nécessité de modifier UAS.OPEN.40 afin de permettre la présence éventuelle de personnes non impliquées dans la zone d'opérations, à condition qu'elles ne soient pas mises en danger »

Bien entendu, libre à vous de formuler un commentaire en utilisant vos propres mots, l'essentiel étant d'assurer un bon niveau de cohérence entre tous les commentaires émis par notre communauté. Sachez aussi que vos commentaires seront immédiatement mis en ligne sur le site public de la Commission et donc visibles par tous. Les autres commentateurs peuvent également réagir en ligne à vos propres commentaires.

De part notre culture aéronautique, nous avons fait preuve d'un haut niveau de sécurité depuis plus de 50 ans. Même si l'EASA et la Commission Européenne en conviennent, autant le leur rappeler une fois encore..