

Règlementation : un été sans vacances pour l'aéromodélisme ?

Description

L'été 2021 restera comme particulièrement dense du point de vue règlementaire. En effet les adaptations de la législation européenne télescopent les dispositions nationales en vigueur. Nous arrivons désormais à un point de complexité administrative sans précédent pour l'aéromodélisme français. A tel point que beaucoup se demandent s'il n'est pas désormais plus simple de voler en aviation grandeur qu'avec nos modèles réduits ?

Essayons d'y voir un peu plus clair :

Evolution de l'arrêté formation :

L'arrêté du 17 août 2021 modifiant l'arrêté du 12 octobre 2018 « relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins de loisir », a été publié. Pour l'aéromodélisme il s'agit de l'adaptation à la législation française de la nouvelle règlementation européenne à savoir le règlement d'exécution 2019-947. Celui-ci consacre désormais le club ou l'association comme l'échelon indispensable en terme de sécurité. Cette nouvelle philosophie se trouve donc déclinée par la DGAC dans le nouvel arrêté formation. Concrètement, en fonction de votre association, voila ce qui va changer en matière de formation :

Associations affiliées :

L'attestation de formation Loisir de la DGAC sur Alpha Tango reste toujours valable, au moins pendant la période de transition, à savoir jusqu'au 1er janvier 2023. Nous vous rappelons qu'il s'agit du test de 20 questions sur lequel il faut avoir 100% de réponses justes.

Associations non affiliées :

La formation européenne s'applique désormais. Celle-ci comprends 40 questions, elle est donc plus longue que la version française mais le taux de réussite exigé est de 75% de bonnes réponses. Pour l'avoir testée, même si le déroulé est plus long, les questions sont souvent du bon sens et paradoxalement, nous avons trouvé qu'il était plus facile à décrocher que le précédent test national.

La nouvelle formation est accessible directement sur votre compte Alpha Tango. Sur la page d'accueil est présent le cadre « Catégorie ouverte et aéromodélisme : formations », cliquez simplement sur la formation catégorie ouverte (DGAC)

A terme, il est évident que tout pilote d'aéromodélisme devra disposer de l'attestation de formation en catégorie « ouverte », donc un conseil, suivez la formation en ligne et passez le nouveau test.

Age de responsabilité :

L'âge de la « responsabilité » est désormais aligné sur celui de la réglementation européenne : 16 ans au lieu de 18 ans. Cela permet plus de souplesse au niveau des associations, les jeunes pouvant voler plus tôt en autonomie.

Vols d'initiation :

Il existait depuis le précédent arrêté du 12 octobre 2018, une interprétation juridique qui ne permettait qu'aux seules associations affiliées de proposer des vols d'initiation. Attention aux éléments de langage : pour la DGAC l'initiation correspond plutôt à ce que nous appelons la formation pratique ou l'écolage. Dès 2018 Finesse + avait à juste titre soulevé ce point extrêmement pénalisant pour les associations non affiliées auprès de la DGAC. Le nouvel arrêté corrige cette anomalie. Désormais toute association, même non affiliée à une fédération agréée, peut effectuer des vols d'initiation et les dénommer comme tels, par exemple sur son site internet.

Le scandale de la double immatriculation…

…ou l'enregistrement en qualité d'exploitant d'UAS.

On vous a gardé le meilleur pour la fin ! Dès 2016, Finesse + a alerté les pouvoirs publics sur les dangers de mettre en œuvre une législation nationale sur les aéronefs sans personne à bord de manière unilatérale et sans concertation avec nos voisins européens. Les pouvoirs publics nous assuraient à l'époque que notre législation « allait éclairer le monde » (sic). Cela nous avait laissé rêveurs, mais aujourd'hui, cette arrogance nous rend amers. De quoi s'agit il ?

En matière d'enregistrement, l'option choisie par la France est d'immatriculer l'aéronef et non pas le pilote. C'est pour cela que vous devez coller une étiquette sur tous vos avions ou planeurs de plus de 800g avec leur numéro Alpha Tango, le fameux UAS-FR-xxxxx. Or l'Union Européenne a fait le choix inverse. C'est l'exploitant d'aéronef qui est responsable de sa sécurité. Logiquement, la législation européenne impose donc désormais d'immatriculer vos aéronefs dont la masse est supérieure à 250g avec le n° européen d'exploitant d'UAS. Cette disposition s'applique dans toute l'Union Européenne, y compris la France.

Vous l'avez compris, désormais, et à moins qu'un texte réglementaire permette de déroger aux obligations de la loi drones, ce sont bien deux numéros (trois pour les catégories B !) que vous devez désormais apposer sur vos aéromodèles : Le n° d'UAS Alpha Tango et le n° EASA d'Exploitant d'UAS. Pour trouver votre numéro, c'est facile, rendez vous sur Alpha Tango dans votre espace personnel, c'est sur la page de garde. Il commence par FRA suivi d'une série de chiffres et de lettres.

Et le signalement électronique dans tout ça ?

Nous avons bien noté que le n° d'Exploitant d'UAS européen sert de base au numéro de signalement électronique. Egalement dans ce domaine, le choix européen est différent du choix français. Deux immatriculation, deux balises ? Nos édiles vont ils redescendre sur terre et enfin dispenser l'aéromodélisme classique des contraintes excessives de la loi drones ? Ce n'est plus une utopie : l'Europe n'exige pas le signalement électronique en Catégorie OPEN, que ce soit avec un UAS labellisé ou une réalisation personnelle, sauf dans certaines zones définies par chaque état membre. Dans l'aéronautique comme dans d'autres domaines, entre des dispositions nationales hasardeuses et un texte issu d'un compromis entre les Etats de l'Union Européenne, l'issue ne fait guère de doute. La France devra se conformer au droit supranational. C'est juste une question de temps. Le glas vient il de sonner pour la balise à la française ?