

## Pratique de l'aéromodélisme dans le cadre de la nouvelle réglementation européenne UAS

La communauté d'aéromodélistes recherche des éclaircissements sur la façon dont le récent règlement de l'UE sur les UAS devrait être compris par les aéromodélistes européens qui s'inquiètent du fait que les drones pourraient représenter une menace à leur passe-temps.

Natale Di Rubo est le gestionnaire de projet de l'AESA qui, depuis 2016, dirige le groupe de travail qui a élaboré le nouveau règlement de l'UE sur les UAS. Natale et l'équipe élaborent actuellement des procédures qui appuieront la mise en œuvre du règlement. Nous lui avons posé quelques questions pour comprendre ce que signifie le Règlement pour les modélistes.

### **1. Le nouveau règlement de l'UE sur les drones s'applique-t-il également aux modèles réduits d'aéronefs?**

*Oui, la réglementation européenne sur les drones s'applique également aux modèles réduits d'aéronefs. Toutefois, les ceux-ci ne sont pas la principale « cible » des nouvelles règles. L'AESA est consciente que l'aéromodélisme est un passe-temps qui est pratiqué depuis près d'un siècle par de nombreux pilotes partout en Europe, et ce, avec un excellent historique de sécurité. L'AESA est également consciente que cela est un passe-temps qui a toujours été important pour le développement de la technologie de l'aviation et qui attire les jeunes vers les professions liées à l'aviation.*

### **2. Pourquoi les modèles réduits d'aéronefs ont-ils été considérés comme des drones?**

*Les modèles réduits d'aéronefs et les drones n'ont tous deux pas de pilotes à bord, il est donc logique que les deux soient pris en compte en vertu du même règlement*

*Avec l'inclusion des modèles réduits d'aéronefs dans le règlement de l'UE sur les UAS, l'intention du législateur n'était pas d'introduire de nouvelles restrictions, mais bien de permettre aux États membres de l'AESA de continuer à appliquer leurs exigences actuelles pour les modèles réduits d'aéronefs. Elle encourage explicitement les États à le faire et offre diverses options pour cela, à une exception près importante : la nécessité pour le propriétaire de l'avion de s'enregistrer comme opérateur de UAS et de rendre son numéro d'immatriculation visible sur l'aéronef (ou facilement accessible à l'intérieur) lorsqu'il est au sol.*

### **3. Qu'est-ce qui distingue un aéromodèle d'un drone?**



*Ils ont tous deux une pièce volante et une télécommande. De plus, les deux peuvent être utilisés à des fins récréatives. En réalité, la différence réside davantage dans la façon dont l'appareil est opéré :*

- *Les pilotes de modèles réduits d'aéronefs sont généralement plus intéressés par le plaisir du vol et par le contrôle direct des surfaces de vol de l'avion.*
- *Les pilotes de drones d'autre part sont généralement plus intéressés à regarder la vidéo filmée avec la caméra embarquée et préfèrent utiliser les fonctions automatiques pour stabiliser le drone.*

*Quel est le résultat? Les pilotes de modèles réduits d'aéronefs sont des aviateurs passionnés et normalement bien informés des règles de sécurité, surtout lorsqu'ils opèrent leur avion dans le cadre d'un club ou d'une association d'aéromodélisme.*

**4. Sur certains forums spécialisés, nous voyons quelques discussions sur la date d'application du règlement de l'UE sur les drones. Pouvez-vous confirmer qu'il est en vigueur depuis le 31 décembre 2020? Êtes-vous au courant d'un État membre de l'AESA demandant un report de l'application du Règlement?**

*Correct! Le 31 décembre 2020, le règlement de l'UE sur les UAS s'est imposé dans tous les États membres de l'Union européenne, en plus de deux des États de l'AELE: La Norvège et Liechtenstein. On s'attend à ce qu'elle soit bientôt applicable en Suisse et en Islande. Le règlement comprend des dispositions transitoires pour que certains éléments deviennent applicables plus tard et le règlement complet sera applicable le 1er janvier 2023. Il n'y a pas de plan pour reporter ce processus.*

*Il est important de noter que jusqu'au 1er janvier 2023, le règlement de l'UE sur les UAS ne s'applique pas aux opérations effectuées dans le cadre de clubs et d'associations d'aéromodélisme. Après cette date, les clubs ou les associations pourraient recevoir une autorisation de leur État (conformément à l'article 16 du règlement de l'UE sur les UAS) leur permettant de fonctionner avec des limitations et des conditions différentes, telles qu'elles sont définies dans cette autorisation. Par conséquent, les associations et les clubs d'aéromodélisme doivent en discuter avec leurs autorités aériennes nationales.*

*D'autres éléments du règlement, comme la définition des zones géographiques, etc., sont déjà applicables depuis le 31 décembre 2020.*

**5. Le règlement de base de l'AESA (EU) 2018/1139 (comme le nom l'indique) est le règlement de haut niveau qui définit la portée principale des fonctions de l'AESA et ses limites en termes de délégation assurée par la Commission européenne. Sur cette base, le règlement de l'Union**



européenne sur les SAU stipule dans les considérants: ‘(27) Étant donné que les modèles réduits d'aéronefs sont considérés comme des UAS et compte tenu du niveau de sécurité satisfaisant démontré par l'exploitation des modèles réduits d'aéronefs dans les clubs et associations d'aéromodélisme, une transition harmonieuse devrait être assurée entre les différents systèmes nationaux et le nouveau cadre réglementaire de l'Union, de sorte que les clubs et associations d'aéromodélisme puissent continuer à fonctionner comme ils le font actuellement, tout en tenant compte des bonnes pratiques en vigueur dans les États membres. Cette indication a-t-elle été prise en compte? Si oui, comment?’

Oui! Lors de la rédaction de la législation, nous avons pris en considération les commentaires multiples fournis par les aéromodélistes européens. C'est la principale raison pour laquelle le législateur n'a pas introduit de nouvelles restrictions pour les aéromodélistes européens. L'organisme de réglementation a offert plutôt trois options aux pilotes de modèles réduits d'aéronefs :

- a. Exercer ses activités dans le cadre d'un club de modèles réduits d'aéronefs ou d'une association (conformément à l'Article 16)

Les clubs et associations de modèles réduits d'aéronefs offrent un environnement axé sur une forte culture de la sécurité et, dans de nombreux cas, offrent des conseils, de l'information sur la sécurité et des cours exhaustifs à leurs membres et à la communauté de pilotes de modèles réduits d'aéronefs en général. Ceci crée une culture de sécurité que tous les pilotes qui opèrent dans le cadre du club ou de l'association de modèles réduits d'aéronefs sont prêts à suivre.

Les clubs et associations de modèles réduits d'aéronefs peuvent recevoir de leur autorité aéronautique nationale une autorisation opérationnelle qui établit les conditions de fonctionnement du modèle réduit d'aéronef. Cela peut être fondé sur les règles nationales pertinentes ou les procédures établies définies par le club ou l'association. Les limites définies par l'autorisation peuvent être différentes de celles de la catégorie « ouverte » (p. ex., les drones et les modèles réduits d'aéronefs de plus de 25 kg, avec une hauteur supérieure à 120 m, etc.). L'AESA considère qu'il s'agit de la meilleure façon d'opérer un modèle réduit d'aéronef.

- b. Opérer dans une zone géographique de UAS où les opérations des drones et des modèles réduits d'aéronefs sont exemptées de certaines exigences de la catégorie « ouverte » (conformément à l'Article 15)

Les États peuvent identifier des zones géographiques où les opérations des drones et des modèles d'aéronefs sont exemptées de certaines des exigences de la catégorie « ouverte » (par exemple, les vols avec des drones ou des modèles réduits d'aéronefs de plus de 25 kg, à une hauteur de plus de 120 m, etc.). Chaque pilote opérant dans ces zones peut bénéficier de ces exemptions.



c. Opérer dans la sous-catégorie A3 de la catégorie "ouverte"

Tous les modèles réduits d'aéronefs peuvent être opérés dans la sous-catégorie A3, suivant la limitation opérationnelle définie dans le Règlement. Les nouveaux modèles réduits d'aéronefs « prêts à voler » (vendus comme un système complet) achetés après le 1er janvier 2023 doivent avoir une étiquette d'identification de classe C4 pour être opérés dans la catégorie « ouverte ». Cette étiquette permettra de s'assurer que l'appareil est livré avec les instructions appropriées du fabricant. L'exigence d'étiquetage C4 ne s'applique pas aux modèles réduits d'aéronefs construits (ou assemblés) par un particulier.

6. Vous avez mentionné que les États membres ont le pouvoir d'identifier les zones désignées à des fins d'aéromodélisme où les opérations de drone et de modèles réduits d'aéronefs exemptées de certaines des exigences de la catégorie "ouverte". Quels sont les avantages et inconvénients de cette « option » ?

Il s'agit d'un outil très flexible à la disposition des États. Selon leurs risques, les opérations des drones et de modèles réduits d'aéronefs dans certaines régions du pays peuvent être exemptées de certaines des exigences de la catégorie « ouverte ». Cela peut également s'appliquer aux régions montagneuses où des vols de pente avec des modèles réduits de planeurs sont effectués. Par exemple, le règlement permet des vols de pente avec des planeurs sans pilote de 10 kg ou moins de dépasser la limite de 120 m du sol, tant que l'aéronef demeure à moins de 120 m de la position du pilote (voir l'image ci-dessous).

#### Opérations avec un planeur sans pilote de 10 kg ou moins



Les autorités de l'État peuvent créer une zone où les limites sont même étendues; par exemple, la limite de hauteur maximale ou le poids maximal peut être augmenté.



*Plusieurs de ces zones ont déjà été publiées et l'AESA est au courant des initiatives des citoyens qui discutent avec les autorités de l'État pour obtenir des exemptions dans certaines zones.*

*L'exemption définie en vertu de ces exigences s'applique à tous les pilotes qui opèrent dans de tels secteurs.*

**7. Concernant l'article 16 (autorisations pour les clubs et associations d'aéromodélisme), est-ce dans « l'esprit » du règlement d'avoir des clubs/associations « peu nombreux et concentrés » ou plutôt de faciliter la distribution des clubs/associations sur tout le territoire national pour qu'ils puissent accéder à cette « autorisation » ?**

*L'organisme de réglementation n'avait certainement pas l'intention de limiter ou de concentrer de quelque façon que ce soit l'accès à une autorisation ou de donner un avantage à certains clubs ou associations par rapport à d'autres. L'objectif est de favoriser une culture de sécurité qui a été préservée et encouragée au sein des clubs et des associations.*

*L'AESA est au courant des compétitions internationales très fréquentes ainsi que de l'importance de l'aéromodélisme pour le tourisme, et aussi pour l'économie locale (hôtels, restaurants, etc.) dans certaines régions. Pour cette raison, le terme « opérations dans le cadre de » a été utilisé dans le règlement. En exigeant l'autorisation prévue à l'Article 16 d'être appliquée aux opérations « dans le cadre », le législateur permet aux États membres d'accorder cette autorisation à un ensemble plus large de pilotes que les seulement les membres. Cela comprend, par exemple, les pilotes invités, les concurrents et toutes les personnes énumérées dans l'autorisation fournie par l'État. Il est décisif de savoir que le législateur national est suffisamment satisfait que les pilotes qui opèrent en vertu de cette autorisation sont au courant des exigences et qu'ils s'y conforment en vertu de l'autorisation. La décision détaillant la façon dont cela est fait est laissée aux autorités nationales (et aux détenteurs d'autorisation).*

**8. De quelles façons les exigences relatives à une autorisation de l'Article 16 peuvent-elles différer de celles de la catégorie « ouvert » ?**

*La seule exigence obligatoire est celle relative à l'enregistrement de l'opérateur. Toutefois, avec l'accord de l'autorité compétente, même cela peut être fait par le club/l'association au nom de ses membres.*

*Tout le reste peut être convenu entre le club ou l'association et l'autorité compétente, y compris les limites de taille, de poids, d'âge et les exigences en matière de compétences.*

**9. Les vols avec ligne de commande (circulaires) sont-ils inclus dans les dispositions du règlement de l'UE sur les UAS? Qu'en est-il des aéronefs à vol libre reliés et non reliés?**



Oui. En général, le règlement de l'UE s'applique à tous les UAS connectés de plus de 1 kg et ayant un système de propulsion. S'ils sont attachés à des aéronefs en vol libre (comme des cerfs-volants), le règlement de l'UE sur les UAS ne s'applique que si le poids est supérieur à 25 kg. La modification de cette exigence exigerait un changement dans le règlement de base et cela ne peut pas être fait par l'entremise d'un règlement d'exécution.

Les aéronefs sans fil de moins de 250 g ne doivent pas tenir d'être conformes à aucune exigence.

- 10. Selon le règlement de l'UE sur les UAS, les États « peuvent » publier des règlements nationaux pour permettre l'exploitation des modèles réduits d'aéronefs. Le règlement « national » peut-il être en contradictoire avec le règlement « européen » ?**

L'organisme de réglementation a inclus dans le règlement l'option pour les États d'émettre l'autorisation opérationnelle à des clubs ou des associations d'aéromodélisme sur la base des règles nationales ou des procédures établies par le club ou l'association, définissant l'objectif de ces procédures.

À part cela, les États ne peuvent pas élaborer de règlements nationaux relatifs à la sécurité des vols. En cas de risque pour la sécurité, la protection de la vie privée ou l'environnement, les États membres peuvent alors définir des exigences supplémentaires.

- 11. Pouvons-nous, les « aéromodélistes du dimanche » rapporter/suggérer des modifications au règlement? Avec qui devrions-nous communiquer?**

Bien sûr! L'AESA a mis en place une boîte courriel ([drones@easa.europa.eu](mailto:drones@easa.europa.eu)), qui est régulièrement surveillée, pour recevoir les questions et les commentaires de tous les intervenants concernés. Cependant, il serait plus efficace si les propositions sont discutées au niveau des associations de l'UE (par exemple l'European Model Flying Union (EMFU)) de manière à ce qu'une position consolidée soit fournie à l'AESA. Nous encourageons les modélistes à surveiller le site Web de l'AESA (<https://www.easa.europa.eu/drones>) et de s'inscrire pour recevoir nos dernières nouvelles puisque nous y publions constamment du matériel informatif.

Nous serions ravis d'entendre, particulièrement de votre part, ce que nous pouvons faire pour clarifier tous les aspects des règles, par exemple des articles plus concrets, des webinaires, des baladodiffusions, des dépliants explicatifs, plus de traductions, etc. Il y a aussi quelques membres du personnel de l'AESA qui sont des aéromodélistes enthousiastes. Ils seraient également très heureux de vous aider.

Périodiquement, nous tenons des consultations avec les intervenants menant à des changements aux moyens acceptables de conformité (acceptable means of compliance (MAC)) et au matériel d'orientation guidance material (GM). Celles-ci supportent les aéromodélistes pour être conforme aux règlements. Cependant,



*il est important de souligner que les modifications apportées aux règlements exigent un processus complètement différent et plus long.*

....

Note aux éditeurs : Si vous avez des questions ou des commentaires sur cet article, ou même si vous souhaitez en savoir plus sur ce que vous avez lu ici, veuillez envoyer un courriel à : [drones@easa.europa.eu](mailto:drones@easa.europa.eu)



An agency of the European Union

TE.RPRO.00089-002

Postal address: Postfach 10 12 53  
50452 Cologne, Germany  
Visiting address: Konrad-Adenauer-Ufer 3  
50668 Cologne, Germany

E-mail: [safetypromotion@easa.europa.eu](mailto:safetypromotion@easa.europa.eu)  
Web: [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)  
ISO 9001 Certified

Page 7 of 7