

Arrêté « Enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord »

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
<p>FINESSE PLUS ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE</p>	<p><i>Publics concernés : propriétaires des aéronefs civils circulant sans personne à bord et soumis à l'obligation d'enregistrement.</i></p>	<p><i>Cet arrêté est pas explicite. Concerne t'il que les propriétaires <u>français</u> d'aéronefs sans personne à bord circulant en France, ou bien il concerne aussi les propriétaires <u>étrangers</u> évoluant en France. Si c'est le cas, l'arrêté devra reconnaître la validité de l'enregistrement des aéronefs effectués dans un pays tiers, ou au minimum dans un quelconque état de l'U.E.; sachant qu'à terme l'enregistrement et son apposition devront être conformes au règlement Européen lorsque celui-ci sera applicable (2020).</i></p>	
	<p><i>Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur deux mois après sa publication.</i></p>	<p><i>Les dispositions de l'arrêté ne peuvent pas être requises tant que l'outil permettant l'enregistrement en ligne des modèles n'aura pas été mis en place. Ceci doit être précisé.</i></p>	<p><i>« le texte entre en vigueur deux mois après la mise en place de la procédure d'enregistrement en ligne des aéronefs circulant sans personnes à bord »</i></p>
	<p><i>Article 3.- Le certificat d'enregistrement est délivré sur le seul fondement des informations déclarées, pour une durée de 3 ans.</i></p> <p><i>Le certificat contient :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - le numéro d'enregistrement attribué par le portail mentionné à l'article 3 ; - la classe de l'aéronef, telle que 	<p><i>La durée de trois ans est trop restrictive et ne correspond pas à la durée de vie réelle d'un aéromodèle qui peut évoluer pendant plusieurs dizaines d'années</i></p> <p><i>Pour limiter le nombre de caractères et la taille de l'identifiant, il est souhaitable de n'utiliser que des lettres alphabétiques</i></p>	<p><i>Le certificat d'enregistrement est délivré sur le seul fondement des informations déclarées, il est valable pour la durée de vie de l'aéronef sans personne à bord.</i></p>

	<p>mentionnée dans l'arrêté du 17 décembre 2015 susvisé, et sa plage de masse ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - le cas échéant, la marque et le modèle de l'aéronef ; - le cas échéant, le numéro de série de l'aéronef ; - le numéro d'identification du dispositif de signalement électronique ou numérique, intégré ou externe au drone, lorsqu'un tel dispositif est obligatoire ; - l'identité du propriétaire ; - la date de délivrance ; - la date de fin de validité. <p>Toute déclaration inexacte entraîne la caducité du certificat d'enregistrement.</p>	<p>Cette description est destinée à faciliter le contrôle du certificat par les autorités et le rendre moins abstrait pour le télé-pilote.</p> <p>Une durée de validité du certificat n'est pas justifiée, dans la mesure où l'aéronef n'est pas modifié, détruit ou cédé.</p> <p>Une « carte grise » d'un véhicule n'a pas de durée de validité.</p>	<p>Ajouter :</p> <p><i>Le type d'aéronef, voilure fixe ou tournante, et le nombre de moteurs</i></p> <p>Supprimer <i>la date de fin de validité.</i></p>
	<p>Article 6.- Apposition du numéro d'enregistrement Le numéro d'enregistrement est apposé sur l'aéronef de manière permanente. Il est lisible lorsque l'aéronef est au sol à moins d'un mètre sans aucun dispositif optique autre que des verres correcteurs ou des lentilles de contact oculaires correctrices compensant une anomalie visuelle.</p>	<p>« de manière permanente » peut laisser sous-entendre que le numéro d'enregistrement est gravé ou peint sur le modèle.</p> <p>La distance de lecture n'induit pas les dimensions de «l'étiquette» liée à la chaîne de caractères du numéro d'enregistrement.</p> <p>Pour les modèles de type maquette où tous les détails doivent être rigoureusement conformes à l'aéronef grandeur représenté, un affichage interne au modèle devrait être accepté comme prévu dans le futur règlement Européen (EASA NPA 2017-05(A))</p>	<p>«Le numéro d'enregistrement est apposé <i>en permanence sur l'aéronef</i> »</p> <p>Ajouter : « <i>Si la taille ou la catégorie de l'aéronef ne permet pas d'apposer le numéro d'enregistrement à l'extérieur de l'aéronef, une apposition dans un compartiment interne facilement accessible est acceptable</i> »</p> <p>Ajouter « <i>la surface d'apposition du numéro d'enregistrement n'excédera pas 10cm²</i> »</p>

L'affichage du n° d'enregistrement facilite la copie et donc l'usurpation d'identité. Contentieux juridique a envisager en cas de contrôle.

Apposer le n° dans la structure est une solution limitant l'usurpation d'identité. Solution retenue chez nos voisins allemands.

Décret «formation exigée des télé-pilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord utilisés à des fins de loisir»

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
FINESSE PLUS ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE	Article 2 / Art. R. 136-5 (I)	<i>La forme et le contenu de la formation doit être totalement cohérent avec le programme de formation prévu par le futur règlement Européen. Lorsque celui-ci sera applicable, les formations dispensées dans d'autres états de l'U.E. devront être reconnues valables en France.</i>	
	Article 2 / Art. R. 136-6 <i>Une formation dispensée par la fédération reconnue sur le plan national pour l'aéromodélisme, mentionnée à l'article D. 510-3 du code de l'aviation civile, peut être reconnue par le ministre chargé de l'aviation civile comme équivalente à la formation mentionnée au premier alinéa de l'article R. 136-5.</i> <i>Une attestation de suivi de la formation est délivrée au télé pilote par la fédération l'ayant dispensée.</i> <i>Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté les modalités de cette reconnaissance.</i>	<i>Pour des raisons d'harmonisation, une formation proposée par une Fédération devrait être identique, et non pas seulement équivalente, à celle mise en place par la DGAC</i> <i>Des formations à l'aéromodélisme sont dispensées aujourd'hui hors du cadre de la fédération qui n'est pas forcément représentative de la majorité de la pratique. Il faut laisser le choix au citoyen le choix de la structure adaptée à sa formation : Club fédéral ou non, association ou structure privée.</i> <i>Les possesseurs d'un brevet de pilote, par leur connaissance de la réglementation, ont prouvé par l'obtention d'un examen la connaissance de la réglementation, ils devraient être logiquement assurés de l'obtention de la formation par équivalence.</i>	<i>« Une formation dispensée par la fédération reconnue sur le plan national pour l'aéromodélisme, mentionnée à l'article D. 510-3 du code de l'aviation civile ou tout autre structure dont l'objet est la pratique de l'aéromodélisme, peut être reconnue par le ministre chargé de l'aviation civile comme équivalente à la formation mentionnée au premier alinéa de l'article R. 136-5.</i> <i>Une attestation de suivi dispensée.</i> <i>Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté les modalités de cette reconnaissance.</i> <i>Les possesseurs d'un brevet de pilote d'avion, de planeur ou d'ULM bénéficient de l'équivalence à la formation mentionnée au premier alinéa de l'article R. 136-5 »</i>

Arrêté «formation exigée des télé-pilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord utilisés à des fins de loisir»

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
<p>FINESSE PLUS</p> <p>ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE</p>	<p>Article 2 – Exigences / Dernier Alinéa</p> <p><i>d'utiliser l'aéronef au sein d'une association affiliée à la fédération reconnue au niveau national pour l'aéromodélisme, mentionnée à l'article D. 510-3 du code de l'aviation civile, sur une localisation d'activité d'aéromodélisme publiée par la voie de l'information aéronautique.</i></p>	<p><i>On ne comprend pas pourquoi "utiliser l'aéronef au sein d'une association affiliée à la fédération reconnue au niveau national pour l'aéromodélisme » dispense de supervision un mineur de moins de 14 ans. Même si on peut raisonnablement supposer que du fait de son adhérence à une association reconnue, le mineur a suivi une formation, il est nécessaire de le préciser explicitement.</i></p> <p><i>Le fait d'exiger l'appartenance à une association affiliée à la FFAM et de télé-piloter sur un site déclaré exclu de fait la pratique de l'aéromodélisme par l'UFOLEP. L'appartenance à une association ou la pratique au sein d'une structure privée et la supervision d'une personne majeure, détenteur de l'attestation de formation, garantissent la pratique dans des conditions de sécurité normales.</i></p>	<p><i>Dernier alinéa : « avoir suivi une formation théorique telle que définie à l'article 3 du présent arrêté et d'utiliser l'aéronef au sein d'une association affiliée à la fédération reconnue au niveau national pour l'aéromodélisme, mentionnée à l'article D. 510-3 du code de l'aviation civile, sur une localisation d'activité d'aéromodélisme publiée par la voie de l'information aéronautique</i></p> <p><i>ou tout autre structure dont l'objet est la pratique de l'aéromodélisme</i></p> <p><i>ou dans tout autre lieu après avoir pris connaissance auprès des organismes de circulation aérienne et d'information aéronautique des conditions d'utilisation dudit lieu.»</i></p>
	<p>Article 4 – Attestation de suivi de formation 4eme alinéa :</p> <p><i>L'attestation de suivi de formation est valide 3 ans à compter de la date de réussite au questionnaire. Son renouvellement nécessite de suivre de</i></p>	<p><i>Pour faciliter l'accès aux télé-pilotes étrangers en l'attente de la mise en place du règlement Européen, toutes les informations sur le portail d'accès, et pas seulement les questions, doivent</i></p>	<p><i>4eme alinéa :</i></p> <p><i>«L'attestation de suivi de formation est valide 5 ans à compter de la date de réussite au questionnaire. Son renouvellement nécessite de suivre de nouveau la formation théorique visée au 2° de l'article 2, dans les conditions</i></p>

	<i>nouveau la formation théorique visée au 2° de l'article 2, dans les conditions précisées au 3^{ème} alinéa ci-dessus.</i>	<i>pouvoir être présentées en anglais.</i>	<i>précisées au 3ème alinéa ci-dessus.</i>
	<p>Article 5 – Modalités de reconnaissance de formations fédérales</p> <p><i>Pour l'application de l'article R.136-6, une formation dispensée par la fédération reconnue au plan national dans le domaine de l'aéromodélisme mentionnée à l'article D. 510-3 du code de l'aviation civile peut être reconnue comme équivalente à la formation théorique visée au 2° de l'article 2 selon les modalités qui suivent.</i></p> <p><i>La fédération reconnue sur le plan national dans le domaine de l'aéromodélisme dépose une demande de reconnaissance d'équivalence auprès du ministre chargé de l'aviation civile au moins 2 mois avant sa mise en œuvre.</i></p>	<p><i>Pour des raisons d'harmonisation, une formation proposée par une Fédération devrait être identique, et non pas seulement équivalente, à celle mise en place par la DGAC.</i></p> <p><i>Aujourd'hui des structures autres que la FFAM assurent des formations, il faut laisser la possibilité à ces structures de proposer également une demande de reconnaissance d'équivalence auprès du ministre chargé de l'aviation civile.</i></p>	<p>Article 5 – « Modalités de reconnaissance de formations fédérales ou autres</p> <p><i>Pour l'application de l'article R.136-6, une formation de contenu identique dispensée par la fédération reconnue au plan national dans le domaine de l'aéromodélisme mentionnée à l'article D. 510-3 du code de l'aviation civile ou tout autre structure dont l'objet est la pratique de l'aéromodélisme peut être reconnue comme équivalente à la formation théorique visée au 2° de l'article 2 selon les modalités qui suivent. La fédération reconnue sur le plan national dans le domaine de l'aéromodélisme ou tout autre structure dont l'objet est la pratique de l'aéromodélisme dépose une demande de reconnaissance d'équivalence auprès du ministre.... »</i></p>
	Annexe	<p><i>La forme, le contenu de formation doit être totalement cohérent avec le programme de formation prévu par le futur règlement Européen.</i></p> <p><i>Lorsque celui-ci sera applicable, les formations dispensées dans d'autres états de l'U.E. devront être reconnues valables en France.</i></p>	

Décret «Limitation de capacité des aéronefs civils circulant sans personne à bord »

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
<p>FINESSE PLUS</p> <p>ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE</p>	<p>ARTICLE R.137-2</p> <p>Tout aéronef circulant sans personne à bord au-dessus du territoire français d'une masse supérieure à un seuil défini par décret répond à l'une des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il est dépourvu de capteurs et de calculateur de vol conférant la capacité à évoluer sans un contrôle constant exercé par le télé pilote par le biais de commandes transmises en temps réel et dépourvu de caméra transmettant au télé pilote en temps réel une vidéo lui permettant le contrôle des évolutions de l'aéronef ; - il est pourvu d'un moyen de retenue au sol ; - il est pourvu d'un dispositif en état de fonctionnement qui empêche l'aéronef de dépasser une hauteur maximale au-dessus de la surface ou au-dessus du point de décollage, même en cas 	<p>Le texte est peu clair car il mélange à la fois des critères d'exigence et des critères d'exemption. Il est préférable de ne mentionner dans l'article R.137-2 que les dispositifs exigés et de reporter dans l'article R.137-4 tous les cas d'exemption de ces dispositifs. Puisque l'objectif final est d'imposer le dispositif de limitation uniquement aux aéronefs « pourvus de capteurs ou de caméras... » (Article R.151-1-3), un texte beaucoup plus simple peut donc être proposé à condition de modifier également la liste des exemptions (Article R.137-4)</p> <p>Inutile également d'introduire la nécessité d'enregistrement puisque faisant l'objet d'un Décret spécifique.</p>	<p>« Tout aéronef circulant sans personne à bord au-dessus du territoire français d'une masse supérieure à un seuil défini par décret doit répondre à l'une des deux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il est pourvu d'un dispositif en état de fonctionnement qui empêche l'aéronef de dépasser une hauteur maximale au-dessus de la surface ou au-dessus du point de décollage, même en cas de commande du télé pilote ou d'activation d'un plan de vol automatique ; - il est pourvu d'un dispositif qui alerte le télé pilote lorsque l'aéronef approche une hauteur de vol maximale au-dessus de la surface ou au-dessus du point de décollage.... »

	<p>de commande du télé pilote ou d'activation d'un plan de vol automatique ;</p> <p>il est enregistré, en application du deuxième alinéa du II. de l'article L. 6111-1 du code des transports, avant le 1^{er} juillet 2018 et est pourvu d'un dispositif qui alerte le télé pilote lorsque l'aéronef approche une hauteur de vol maximale au-dessus de la surface ou au-dessus du point de décollage.</p>		
	<p>ARTICLE R. 137-4</p>	<p>Les cas d'exemption doivent être complétés en intégrant les aéronefs « dépourvus de capteurs ou caméras... » ou « pourvus de moyens de retenue au sol ». L'article fait référence a des « obligations » définies au 137-2 or nous ne remarquons pas d'obligations mais des « conditions » dans cet article.</p> <p>La possession d'une qualification Avion Ulm Planeur implique une niveau de connaissance de la réglementation de la circulation aérienne suffisante pour assurer la sécurité des vols des aéromodèles</p>	<p>Sont exemptés des obligations définies à l'article R. 137-2, les aéronefs circulant sans personne à bord satisfaisant à l'une des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1° voir commentaire ci après - 2°, 3°, 4° - 5° : <i>il est toujours dépourvu de capteur et de calculateur de vol conférant la capacité à évoluer sans un contrôle constant exercé par le télé pilote par le biais de commandes transmises en temps réel et dépourvu de caméra transmettant au télé pilote en temps réel une vidéo lui permettant le contrôle des évolutions de l'aéronef</i>

	<p>ARTICLE R. 137-4 – Alinéa 1°</p> <p>1° lorsqu'ils sont utilisés à des fins de loisir, y compris de compétition, et télé-pilotés en vue par un télé-pilote membre d'une association affiliée à la fédération reconnue au niveau national pour l'aéromodélisme mentionnée à l'article D. 510-3 sur une localisation d'activité déclarée ou publiée par la voie de l'information aéronautique,</p>	<p>La condition d'exemption 1° n'est pas acceptable, sachant que :</p> <p>1 – La plupart des télé-pilotes licenciés de la FFAM volent également en dehors d'une localisation déclarée (exemple vols planeurs en montagne)</p> <p>2 – De nombreux télé-pilotes ne sont pas membres d'une association affiliée à la FFAM bien qu'étant tout à fait responsables dans la pratique de leur activité. Conditionner l'exemption à l'appartenance à une fédération particulière n'est pas acceptable et placerait de fait cette fédération, dont l'adhésion est payante, en situation de monopole pour l'obtention de l'exemption via la condition 1°</p> <p>En aviation grandeur, les pilotes propriétaires non-inscrits à la FNA, disposent des mêmes droits de vol que ceux des aéroclubs FNA ou FFVV, idem pour les non adhérents à la FFPLUM.</p> <p>Si une exemption est prévue pour les membres de clubs ou d'associations, celle-ci doit s'appliquer à tout club ou association déclarée à l'autorité de tutelle aéronautique (DGAC). Ceci serait en accord avec le futur règlement</p>	<p>- 6° : il est pourvu d'un moyen de retenue au sol</p> <p>1° - lorsqu'ils sont utilisés à des fins de loisir, y compris de compétition, et télé-pilotés en vue par un télé-pilote membre d'un club ou ou tout autre structure dont l'objet est la pratique de l'aéromodélisme, déclarée à la DGAC pour la pratique de l'aéromodélisme sur une localisation d'activité déclarée ou publiée par la voie de l'information aéronautique,</p>
--	---	--	--

		<p><i>Européen (NPA 2017-5 (A) qui prévoit des conditions particulières aux membres de tout club ou association ayant reçu une autorisation opérationnelle de l'autorité de tutelle.</i></p> <p><i>Comment justifier que sur une même localisation, des pratiquants appartenant à la même association mais affiliés ou pas à des fédérations différentes soient soumis a des obligations distinctes ?</i></p> <p><i>L'exemption doit être assurée sur tout terrain et espace de vol faisant l'objet d'une localisation d'activité.</i></p>	
	<p>ARTICLE R. 151-1-3</p>	<p><i>Il serait plus clair de mentionner que la peine d'amende s'applique aux aéronefs non conformes à l'Article R.137-2 ou non exemptés selon les conditions de l'Article R. 137-4 (modifié selon proposition)</i></p>	<p><i>Est puni de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de faire circuler un aéronef sans personne à bord d'une masse supérieure à un seuil défini par décret non conforme à l'Article R.137-2 et ne répondant pas aux conditions d'exemption prévues à l'Article R.137-4</i></p>

Arrêté «Limitation de capacité des aéronefs civils circulant sans personne à bord »

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
<p>FINESSE PLUS ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE</p>	<p>Article 4 <i>Le dispositif qui alerte le télé pilote lorsque l'aéronef approche une hauteur de vol maximale au-dessus de la surface ou au-dessus du point de décollage mentionné au cinquième alinéa de l'article R. 137-2 du code de l'aviation civile répond aux caractéristiques fixées par l'annexe II au présent arrêté</i></p>	<p><i>Qui certifie le bon fonctionnement et la précision du dispositif ?</i> <i>Nous demandons que les dispositifs soient certifiées par le service de l'état en capacité de le faire quand a la précision et la justesse des informations transmises au telepilote.</i> <i>Sans cela cela ouvre de multiples recours juridiques en cas d'infraction a la réglementation.</i></p>	
	<p>Article 5</p>	<p><i>Une valeur supérieure à une hauteur de 150 m devrait être aussi autorisée lorsque le télé-pilote effectue un vol dans une zone ou la hauteur minimale autorisée pour aéronefs habités est supérieure à 150 m. La hauteur de l'aéronef sans personne à bord devant toujours rester inférieure à celle autorisée pour les aéronefs habités et en aucun cas dépasser 300 m.</i></p>	<p><i>Rajouter l'alinéa suivant :</i></p> <p><i>– il effectue un vol à des fins de loisir ou compétition dans une zone publiée sur par la voie de l'information aéronautique où la hauteur minimale autorisée pour les aéronefs habités est supérieure à 150 m. Dans ce cas, le télé-pilote est autorisé à fixer une hauteur supérieure à 150 m sans toutefois excéder la plus basse des deux valeurs suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- La hauteur minimale autorisée pour les aéronefs habités</i> <i>- La hauteur de 300 m</i>

Décret «notice prévue à l'article L. 425-1 du code de la consommation»

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
FINESSE PLUS ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE	Article 1er alinéa 4 et 5 - les calculateurs de vol ; - le châssis des aéronefs multi-rotor circulant sans personne à bord ou le fuselage des aéronefs à ailes fixes circulant sans personne à bord.	<p><i>Il est étrange que la liste des pièces détachées soit si limitée. En particulier, on se demande pourquoi les fuselages sont considérés et pas les ailes et rotors.</i></p> <p><i>Inclure un fuselage nu tout comme un châssis de multi rotor sans équipement électronique est aussi incongru qu'une hélice ou un train d'atterrissage</i></p> <p><i>Seul le calculateur de vol peut être conservé dans cet article.</i></p>	<p><i>Supprimer : « le châssis des aéronefs multi rotor circulant sans personne à bord ou le fuselage des aéronefs à ailes fixes circulant sans personne à bord. »</i></p>

Arrêté «contenu de la notice d'information fournie avec les emballages des aéronefs circulant sans personne à bord et de leurs pièces détachées»

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
FINESSE PLUS ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE	Annexe – Verso : 4. 4 Je n'utilise pas mon drone au-dessus de l'espace public en agglomération.	<p><i>L'interdiction concerne le vol au-dessus de l'espace public en agglomération (guide DGAC 10/01/2017). Hors agglomération, le vol en espace public reste possible.</i></p>	<p><i>« Je n'utilise en aucun cas mon drone au-dessus de l'espace public en agglomération »</i></p>

Décret « Signalement sonore des aéronefs civils circulant sans personne à bord »

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
<p>FINESSE PLUS ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE</p>	<p><i>Tous</i></p>	<p><i>Un tel dispositif de signalement sonore n'est pas prévu dans le futur règlement Européen (EASA NPA 2017-05(A)) qui deviendra applicable dans toute l'U.E. à partir de 2020. Il est par ailleurs très peu probable que les fabricants de drones & aéromodèles intègrent ce dispositif sur leurs produits juste pour le marché Français.</i></p>	<p><i>Supprimer ce Décret et l'Arrêté relatifs à ce dispositif, ceci pour être conforme au futur règlement Européen et ne pas faire obstacle à la standardisation des produits « aéronefs non-habités » en Europe.</i></p>
	<p>Publics concernés <i>fabricants et télé-pilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord</i></p>	<p><i>Il n'est pas clair si cet arrêté ne concerne que les propriétaires <u>français</u> d'aéronefs sans personnes à bord circulant en France, ou bien concerne aussi les propriétaires <u>étrangers</u> volant en France. Si c'est le cas, il est plus que douteux que les visiteurs étrangers pourront mettre en conformité leur aéronef non habité lorsque volant en France.</i></p>	
	<p>ARTICLES R.138-1 et R. 138-2 <i>Le dispositif de signalement sonore mentionné à l'article L. 6214-5 du code des transports a pour objectif de prévenir les tiers au sol de la perte de contrôle des évolutions d'un aéronef circulant sans personne à bord d'une masse supérieure à</i></p>	<p><i>L'article R.138-1 précise que l'objectif est de prévenir les tiers au sol de la perte de contrôle des évolutions d'un aéronef.</i></p>	<p><i>« Le dispositif de signalement sonore mentionné à l'article L. 6214-5 du code des transports a pour objectif de prévenir les tiers au sol de la perte de contrôle des évolutions d'un aéronef circulant sans personne à bord d'une masse supérieure à un seuil défini par décret, ou de la perte de maîtrise de sa trajectoire par son télé</i></p>

	<p>un seuil défini par décret, ou de la perte de maîtrise de sa trajectoire par son télé-pilote.</p> <p>R. 138-2</p> <p>Le dispositif de signalement sonore est déclenché sur commande du télé-pilote et est automatiquement activé dans le cas du déclenchement d'une fonction d'atterrissage automatique d'urgence.</p>	<p>L'article R. 138-2 précise que le dispositif est déclenché sur commande du télé-pilote.</p> <p>Il y a incohérence. En cas de panne radio, une des causes les plus fréquentes de perte de contrôle, le télé pilote ne peut plus envoyer aucune commande à l'aéronef.</p> <p>En l'absence d'homologation, les caractéristiques du signal émis seront contestables. Le telepilote ne disposant pas des moyens techniques de vérifier la conformité de l'équipement installé.</p>	<p>pilote <i>excepté en cas de panne du système de radiocommande</i> »</p> <p>Ceci au cas très peu probable où l'exigence d'un tel système serait maintenue malgré la non-conformité au règlement Européen.</p> <p>Ajout</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Le dispositif sera homologué avant mise à la disposition des tele-pilotes par les services d'état compétents.</i> <p><i>Son cout n'excédera pas 10 Euros Prix public . Sa masse n'excédera pas 10 grammes.</i></p>
	<p>ARTICLE R. 138-3 – Alinéa 1</p> <p><i>lorsqu'ils sont utilisés à des fins de loisir y compris de compétition, et télé-pilotés en vue par un télé pilote membre d'une association affiliée à la fédération reconnue au niveau national mentionnée à l'article D. 510-3 pour l'aéromodélisme sur une localisation d'activité déclarée ou publiée par la voie de l'information aéronautique ;</i></p>	<p>Les conditions d'exemptions mentionnées ne sont pas acceptables, sachant que :</p> <p>1 – La plupart des télé-pilotes licenciés de la FFAM volent également en dehors d'une localisation déclarée (exemple vols planeurs en montagne, plus de 1300 sites...)</p> <p>2 – De nombreux télé-pilotes ne sont pas membres d'une association affiliée à la FFAM bien qu'étant, aussi, tout à fait responsables dans la pratique de leur activité. Conditionner l'exemption de l'obligation d'équipement à l'appartenance à une fédération particulière n'est pas acceptable.</p> <p>3 – On ne voit pas ce qui justifierait d'un point de</p>	<p>« lorsqu'ils sont utilisés à des fins de loisir y compris de compétition, et télé-pilotés en vue par un télé pilote membre d'une association affiliée à la fédération reconnue au niveau national mentionnée à l'article D. 510-3 pour l'aéromodélisme <i>ou tout autre structure dont l'objet est la pratique de l'aéromodélisme, déclarée à la DGAC sur une localisation d'activité déclarée ou publiée par la voie de l'information aéronautique</i> »</p>

		<p><i>vue sécurité l'exemption ou non d'un tel dispositif.</i></p> <p><i>Un modèle piloté par un licencié FFAM sur un terrain localisé peut aussi chuter en dehors de ce terrain en cas perte de contrôle.</i></p> <p><i>La mise en conformité des aéronefs télé-pilotes sans personne a bord.</i></p> <p><i>avec l'acquisition et l'emport d'un équipement supplémentaire peut pénaliser par sa masse les performances et la sécurité de l'aéronef.</i></p> <p><i>La limite de 800gr ne pouvant que diminuer, il faut définir une valeur maximale de la masse du dispositif embarqué.</i></p>	
--	--	--	--

Arrêté « Signalement sonore des aéronefs civils circulant sans personne à bord »

Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
<p>FINESSE PLUS</p> <p>ASSOCIATION FRANÇAISE DE DEFENSE DU PLANEUR RC ET DE L'AEROMODELISME DE PLAINE, DU LITTORAL ET DE MONTAGNE</p>	<p>Tous</p>	<p><i>Un tel dispositif de signalement sonore n'est pas prévu dans le futur règlement Européen (EASA NPA 2017-05(A)) qui deviendra applicable dans toute l'U.E. à partir de 2020. Il est par ailleurs très peu probable que les fabricants de drones & aéromodèles intègrent ce dispositif sur leurs produits juste pour le marché Français.</i></p>	<p><i>Supprimer ce Décret et l'Arrêté relatifs à ce dispositif, ceci pour être conforme au futur règlement Européen et ne pas faire obstacle à la standardisation des produits « aéronefs non-habités » en Europe.</i></p>
	<p>Entrée en vigueur</p> <p><i>la date d'entrée en vigueur pour l'obligation de dispositif de signalement sonore est fixée au 1^{er} juillet 2018 par la loi susmentionnée.</i></p>	<p><i>La date d'entrée en vigueur doit être conditionnée a la disponibilité d'un tel équipement</i></p>	
	<p>ARTICLE 2</p> <p><i>Le signal dispose des caractéristiques suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>niveau sonore compris entre 90 et 110 décibels à un mètre ;</i> 	<p><i>A défaut d'homologation, le contrôle d'un tel équipement sera source de contentieux judiciaires.</i></p>	