

Arrêté «Arrêté définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord»			
Entité à l'origine du commentaire	Article visé	Commentaire	Proposition de rédaction alternative
Association aéromodéliste Finesse Plus	Article 1er	Le terme « plage de masse identiques » n'est pas clair. Un dispositif non intégré devrait pouvoir être utilisé sur des modèles de masses différentes.	Supprimer le terme « plage de masse identiques »
	Article 3_I	Il n'est aucunement fait mention de l'intégrité des données de position. Si celles-ci sont, comme on le suppose, basées sur un signal de positionnement satellitaire (GPS ou autre) elles doivent faire impérativement l'objet d'un contrôle d'intégrité avant leur utilisation, comme c'est toujours le cas pour les aéronefs habités, ceci afin de se prémunir contre les positions erronées. <u>Des positions erronées pouvant conduire d'accuser à tort un télépilote de survol illicite</u> , il ne serait pas acceptable que des données GPS non validées soient utilisées pour un contrôle de trajectoire par les forces de l'ordre.	Spécifier que la disponibilité et l'intégrité du signal de positionnement utilisé (GPS ou autre) sera vérifiée en temps réel par l'organisme responsable du contrôle (Gendarmerie ?), selon les critères en vigueur dans l'aéronautique civile dans la zone où est effectué le contrôle.
	Article 3_I	La référence d'altitude n'est pas précisée. Il est rappelé que les altitudes données par les systèmes satellitaires sont référencées WGS-84 et diffèrent sensiblement, selon le lieu, de l'altitude par rapport au niveau moyen de la mer.  Par ailleurs, l'altitude fournie par le système GPS peut être très erronée suivant la configuration de la constellation GPS (des erreurs importantes sont assez courantes)	Préciser la référence d'altitude.



## Réponse à la consultation sur le projet d'Arrêté définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux

		et c'est d'ailleurs pourquoi l'utilisation d'altitudes basées uniquement sur le signal GPS n'est pas autorisée en aéronautique.	
	Article 3_II_3°_a) & b)	Le terme Drone est utilisé au lieu de « aéronef sans pilote »	Remplacer « Drone » par « aéronef sans pilote »
	Article 3_II_3°_b)	<p>L'altitude au-dessus du niveau moyen de la mer ne peut être obtenue directement à partir de données de positionnement satellitaire, sauf à disposer d'une base de données terrain donnant en tous points l'écart de hauteur entre le Géoïde WGS-84 et le niveau moyen de la mer (produit complexe et coûteux).</p> <p>Pour mesurer directement l'altitude au-dessus du niveau moyen de la mer, il faut un capteur barométrique (altimètre) calé au QNH local (pression atmosphérique locale ramenée au niveau de la mer) délivrée par les organismes d'information aéronautique. Solution également complexe à mettre en œuvre sur un aéronef non habité de loisirs.</p>	Préciser la manière dont doit être effectuée la mesure d'altitude en accord avec les usages en aviation habitée tout en étant compatible avec les caractéristiques et modes d'utilisation des aéronefs non habités de loisirs.
	Article 5 ou nouvel Article	<p>Il n'est pas précisé que le dispositif de signalement ne doit en aucun cas interférer avec le système de télécommande utilisé pour le contrôle du vol, ceci pour des raisons de sécurité.</p> <p>Une interférence est potentiellement dangereuse et peut conduire à une perte de contrôle de l'aéronef non habité, donc à un accident.</p>	Rajouter que chaque constructeur d'un dispositif de signalement non intégré doit garantir la compatibilité du dispositif avec tous les systèmes de télécommande actuellement utilisés et que sa responsabilité pourra être mise en cause en cas d'accident suite à perte de contrôle de l'aéronef due à une interférence entre le récepteur de la télécommande et le dispositif de signalement.