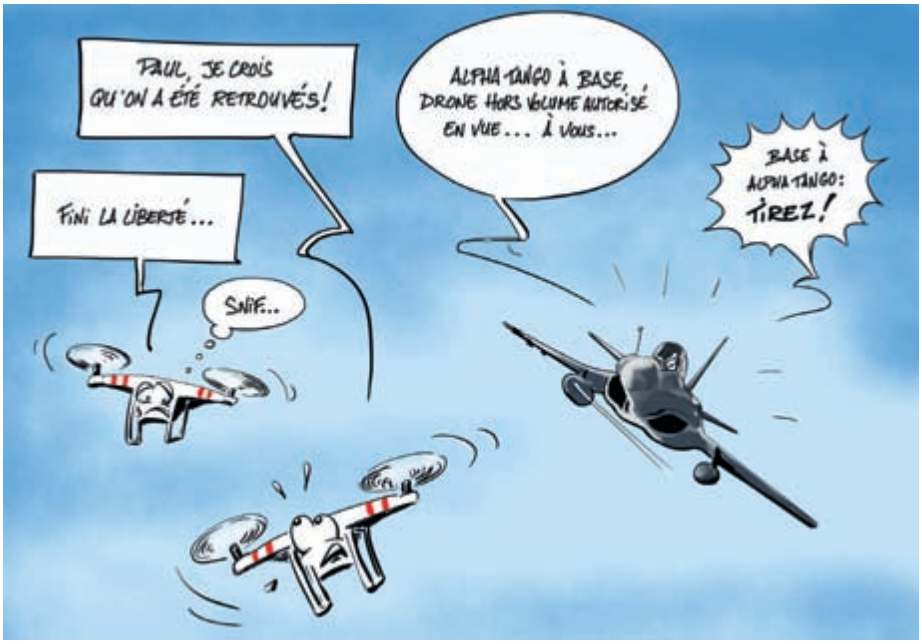
Légiférer : un besoin incontournable !

L'aéromodélisme est régi, au plan règlementaire, par les arrêtés du 17 décembre 2015 publiés au Journal officiel le 25 décembre. Acteur dans l'évolution de la réglementation, la FFAM dispose ainsi d'une réglementation adaptée permettant sa pratique responsable et sécuritaire.

Les infractions commises par des drones ont mis en évidence l'utilisation croissante de l'espace aérien par ces appareils, ainsi que la difficulté de l'Etat à faire respecter les règlementations et identifier les contrevenants. Alors, le Premier Ministre a confié fin 2014 au Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) l'animation d'une réflexion interministérielle sur le sujet visant à présenter des propositions pour lutter plus efficacement contre cet usage malveillant.

Le président de la FFAM a été invité à cette réflexion et à intervenir lors d'un colloque international sur le sujet dont la dimension sécuritaire - un élément fondateur de la fédération - constituait la base de la réflexion de ce colloque. Le rapport du SGDSN intitulé "L'essor des drones aériens civils en France : enjeux et réponses possibles de l'Etat", transmis par le Gouvernement au Parlement fixe qu'un **drone aérien est un aéronef sans personne à bord, télépiloté ou programmé, pouvant emporter une charge utile pour une ou plusieurs missions particulières et, en principe récupérable en fin de vol et réutilisable.**

Le rapport s'appuie sur deux constats : la France compte actuellement le plus grand nombre d'opérateurs au monde de drones civils à usage professionnel et le secteur du drone de loisir connait un essor encore plus marqué grâce aux avancées technologiques engendrant un usage facile et ludique d'engins toujours plus petits, plus légers, à bas coût bénéficiant de campagnes de promotion commerciale extrêmement efficaces. Il met aussi en évidence que si nous sommes l'un des premiers pays à avoir réglementé l'activité des drones aériens, ces règles sont trop imprécises, voire inexistantes et ne s'assurent pas que l'utilisateur dispose d'une connaissance basique des modalités d'usage de l'espace aérien ou simplement des règles de prudence. Le rapport suggère donc d'adapter et de compléter les textes existants en fixant de nouvelles obligations : information, formation, immatriculation et identification.



Demain... une loi visant à responsabiliser et à prévenir les risques !

Sur la base de ce rapport et des travaux complémentaires conduits depuis, deux sénateurs ont élaboré fin mars 2016 une proposition de loi relative au renforcement de la sécurité de l'usage des aéronefs sans personne à bord, communément appelés drones. Ce texte, adopté le 17 mai 2016 à l'unanimité par le Sénat, et qui va être débattu puis voté par l'Assemblée Nationale, vise à modifier le code des transports pour encadrer juridiquement les usages de drones.

Nota : la proposition initiale de loi utilisait le terme drone. Ce n'est plus le cas dans le projet de loi qui fait référence aux aéronefs opérés sans personne à bord en cohérence avec la réglementation actuellement en vigueur. Un tel cadre juridique est justifié par deux objectifs : prévention des actes malveillants et des survols illicites sur des sites sensibles ou en agglomération **et** minimisation du risque d'une

collision avec un aéronef habité. La FFAM soutient cette démarche sous réserve d'être pragmatique pour la définition d'obligations adaptées et de recourir si nécessaire à une mise en œuvre par étapes. **La démarche doit être basée sur une appréciation objective des risques et respecter deux principes directeurs : nécessité et proportionnalité.**
Ainsi, le Président fait valoir que des textes trop contraignants, incompris ou non admis seraient de facto inopérants, surtout sans moyens de contrôle disponibles et efficaces. C'est pourquoi, il a proposé de miser sur la responsabilisation individuelle, mais sans complaisance pour les contrevenants.

Drone et aéromodèle

Faute de définition règlementaire pour un drone, ce vocable a fini par englober tous les aéronefs télépilotés quel que soit leur usage : loisir et compétition, travail aérien... avec pour conséquence l'assimilation de tout aéromodèle à un drone. La position initiale fédérale visait à privilégier le terme aéromodèle, mais constatant que le terme "drone" était entré dans le langage commun et systématiquement utilisé par les médias, il est alors devenu utopique de ne plus y faire référence pour l'aéromodélisme. La FFAM a alors poussé pour une caractérisation règlementaire du drone de loisir ou de compétition pour éviter que tous les autres aéromodèles se trouvent inutilement contraints au motif des risques générés par les pratiques de "drones" non maîtrisées. Finalement, l'emploi du terme "drone" a été abandonné par le législateur au profit des termes "aéronef sans personne à bord" et "aéronef télépiloté" déjà définis au plan règlementaire.

Le projet de loi fixe cinq obligations légales

La **première** oblige les fabricants et importateurs à inclure dans les emballages de leurs produits et de leurs pièces détachées, une notice d'information rappelant les principes et règles à respecter pour une utilisation légale et règlementaire. C'est une disposition que la FFAM approuve, à condition que l'information de base soit en français pour sensibiliser les utilisateurs débutants aux risques liés à l'utilisation de leur drone de loisir. La FFAM a contribué à l'établissement de la notice d'information DGAC établie fin 2014 mais, faute d'une disposition légale, impossible à l'époque de contraindre les fabricants et importateurs à inclure cette notice d'information pour la vente en France de leurs produits. Donc la loi l'imposera !
La **seconde** fixe que les aéronefs sans personne à bord non immatriculés (cas des aéromodèles catégories A et B), d'une masse supérieure à un seuil restant à définir, devront être enregistrés par voie électronique par leur propriétaire. La FFAM approuve cette obligation légitime et compréhensible mais propose de ne pas avoir à enregistrer les aéromodèles qui évoluent sur un site d'aéromodélisme reconnu par la DGAC (N° AIP). L'enregistrement devrait être gratuit (contrairement aux USA) et facilement réalisable sur In-

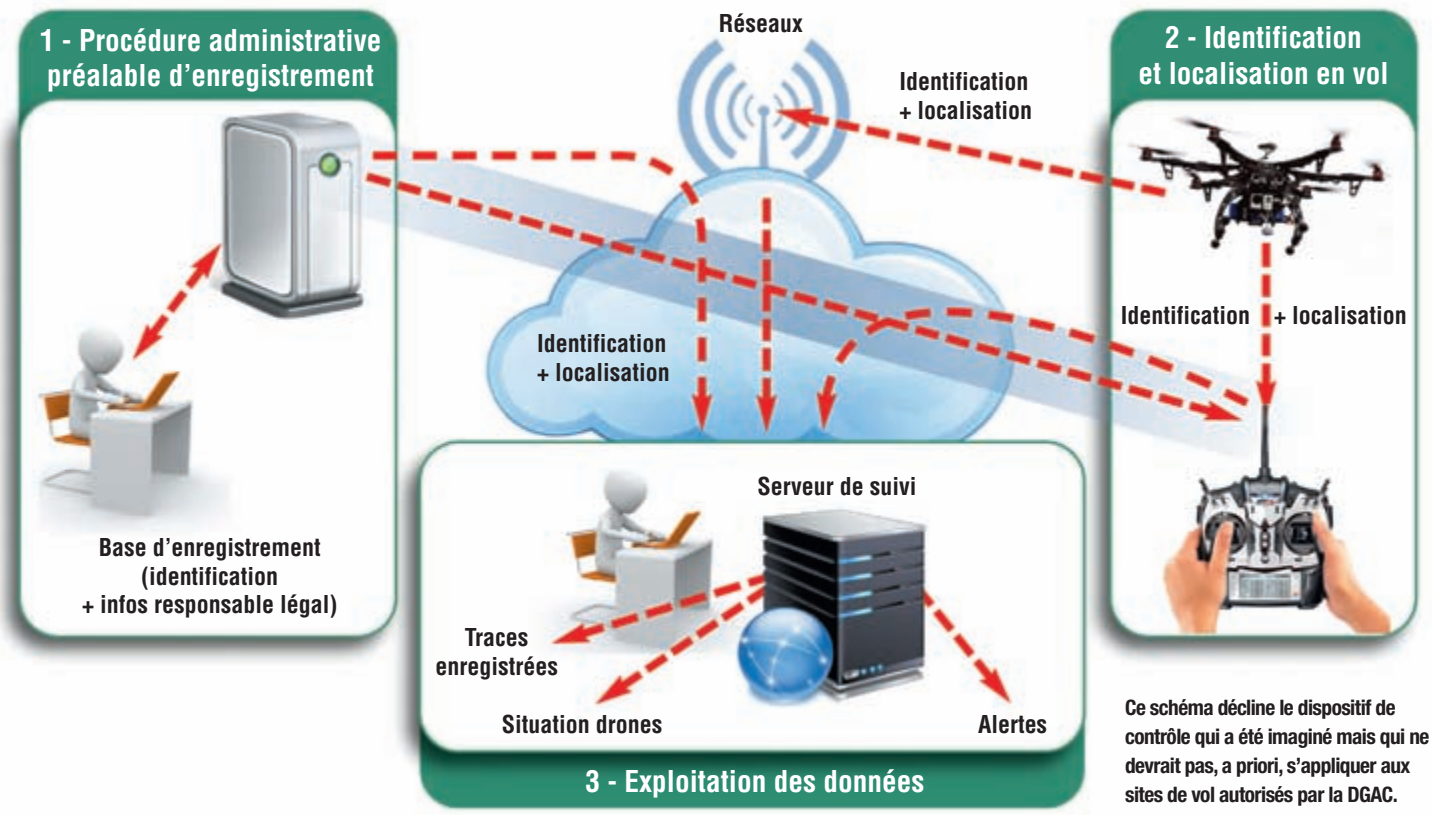
Questions à Jean-Michel Ozoux, Délégué général du Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives

Qu'est ce que le CNFAS et quel est son rôle ? En quoi la FFAM est-elle concernée par le CNFAS et y est-elle contributrice ?
Le Conseil National des Fédérations aéronautiques et Sportives est une association des 9 fédérations françaises : La FFA, Fédération Française Aéronautique (Vol à moteur), la FFAM (Aéromodélisme), la FFVV (Vol à voile), La FFPLUM (ULM), la FFP (Parachutisme), la FFVL (Vol libre), la FFG (Hélicoptères) la FFAérostation (Ballons) et le RSA (Construction amateur et collection). Son objet est d'assurer la représentation des intérêts communs de l'ensemble de ses fédérations. Elle regroupe 150 000 pratiquants licenciés répartis dans environ 3 800 clubs avec plus de 30 000 aéronefs habités et 140 000 aéromodèles. C'est la plus importante organisation de ce type en Europe et la deuxième au monde. La FFAM est membre fondateur depuis l'origine et contribue fortement à l'action commune. Bruno Delor, son président, est très impliqué, notamment comme représentant du CNFAS au Conseil National Olympique et Sportif, dont il est élu au Comité Directeur, et à la Fédération Aéronautique Internationale, et au suivi de l'activité drones privés...

Quels sont les positionnements réciproques du CNFAS et de l'Aéro-club de France dans le paysage aéronautique national ?
Le Code de l'Aviation Civile (art. D 510-2) stipule que l'Aéro-Club de France (AéCF) est chargé d'assurer la représentation de la France auprès de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI), mais que pour l'exercice des pouvoirs sportifs relevant de la loi sur le sport, l'AéCF délègue aux fédérations aéronautiques et sportives françaises l'exercice des pouvoirs sportifs au sein de la FAI. Sur cette base, un protocole d'accord entre l'AéCF et le CNFAS a été signé le 22 octobre 2008.
Pour ce qui concerne l'exercice des pouvoirs sportifs, le protocole précise que la vice-présidence française à la FAI est assurée par une personnalité choisie par le CNFAS et que, lors de la conférence annuelle, le vice-président porte les votes concernant les questions sportives. Le vice-président actuel est Bruno Delor, votre président de fédération. Celui-ci assure l'interface avec la FAI pour le compte du CNFAS.
Par ailleurs, les délégués et leurs suppléants pour les commissions sportives de la FAI sont nommés par le CNFAS, de même que l'homologation des records sportifs auprès de la FAI est assurée par le CNFAS. En pratique, ces tâches sont, pour chaque commission sportive de la FAI, directement assumées par la fédération concernée et donc par la FFAM pour la commission internationale d'aéromodélisme (CIAM).

Quels sont les enjeux du CNFAS pour les années à venir ?
Pour le CNFAS, les enjeux principaux pour l'avenir sont la défense de notre liberté de voler, l'action pour la simplification des espaces aériens en France et la préservation de nos acquis centenaires face à une vision européenne de standardisation calquée sur l'aviation commerciale. Il semble toutefois que la Direction actuelle de l'EASA, et sa feuille de route "Aviation Générale" soit de nature à nous rassurer.

Dispositif de suivi envisagé



Ce schéma décline le dispositif de contrôle qui a été imaginé mais qui ne devrait pas, a priori, s'appliquer aux sites de vol autorisés par la DGAC.

Questions à Stéphane Morelli, Président de la Fédération professionnelle du drone civil

Quel bilan faites-vous de la Fédération professionnelle du drone civil (FPDC) après trois ans d'existence ?
Nous tirons un bilan très positif de l'action de la FPDC qui après trois ans a notamment contribué à établir des relations de confiance entre les acteurs de cette nouvelle filière, et les pouvoirs publics. Pour autant, le nombre et l'ampleur des chantiers (formation, réglementation européenne, problèmes de sûreté et de sécurité,...) qui nous attendent, reste très significatif, notamment au regard des ressources humaines et financières nécessaires pour participer efficacement aux nombreux débats en cours. Il est donc essentiel que la profession, et la FPDC, poursuivent leur structuration pour faire face à ces enjeux.

Quelle est votre vision des rôles et positionnements réciproques de la FPDC et de la FFAM ? Avez-vous des attentes vis-à-vis de la FFAM et dans l'affirmative quelles attentes ?
La FFAM et la FPDC sont des associations qui regroupent des acteurs de profils a priori différents, même s'il existe bien évidemment (et heureusement) des passerelles, dans les deux sens, entre les aéromodélistes et les professionnels du drone. Nos deux associations constituent des rares points d'appui, chacun dans son domaine, pour la promotion des bonnes pratiques, dans un cadre très évolutif, et dans lequel les frontières entre amateurs et professionnels restent parfois mal définies. Pour ces raisons, nous devons poursuivre et développer nos échanges d'informations pour que la position de la FFAM et de la FPDC vis-à-vis des pouvoirs publics soit la plus commune et la plus cohérente possible.

Qu'attendez-vous de la législation en cours de mise en place en France sur les drones ? Quel rôle considérez-vous que l'Union Européenne doit avoir en matière de réglementation applicable aux drones ?
Les professionnels attendent que la règlementation française poursuive son action de développement maîtrisé du marché des drones civils. Il s'agit donc d'évoluer fréquemment, au vu du retour d'expérience, et en prenant en considération les évolutions technologiques, ainsi que les impératifs de sécurité, de sûreté, et de respect de la vie privée. Sur ces derniers points, la maîtrise du rythme des évolutions réglementaires est essentielle car l'image, initialement favorable, des drones, est chez certains de nos compatriotes devenue potentiellement anxiogène.
L'attente principale que nous pouvons exprimer vis-à-vis de l'Europe est que toute initiative de règlementation européenne s'inspire du retour d'expérience des États-Membres de l'UE pour éviter toute régression du marché dans ces états. Nous sommes à ce titre préoccupés que la démarche actuelle de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne permette réellement de distinguer les activités professionnelles des activités de loisirs, tout en conservant l'esprit, sinon la lettre, de la réglementation française car c'est bien cette réglementation qui a déclenché l'éclosion, puis le développement du marché des drones civils en France.

Questions à Patrick Gandil, Directeur général de l'aviation civile

Quelle est votre vision de la contribution que la FFAM peut avoir dans la filière aéronautique ?

La FFAM est un interlocuteur privilégié des services de la DGAC pour les sujets relatifs à l'aéromodélisme et notamment tout ce qui touche à la réglementation et à son évolution. Cette fédération contribue au développement de l'aéromodélisme, par ses actions de soutien, de coordination et de contrôle des 850 clubs qui lui sont affiliées avec 28 000 licenciés. La FFAM prend de l'avance sur les nouveautés réglementaires à venir en travaillant sur la mise en place d'une formation de télépilotes en ligne en travaillant de concert avec nos services. Elle favorise ainsi la formation technique des jeunes afin de créer des vocations ou des carrières dans les métiers de l'aéronautique.

L'arrivée des drones de loisir a mis en évidence des nouveaux risques. Quel rôle et quelles actions de la FFAM préconisez-vous dans ce domaine ?

Dès 2012, la France a créé un cadre réglementaire pour l'usage des drones civils afin de répondre au mieux à une demande émergente et aux besoins immédiats des utilisateurs : aéromodélisme, activités professionnelles et expérimentations. L'objectif est d'accompagner le développement de la filière drone dans l'hexagone tout en assurant la sécurité des populations survolées et des autres usagers de l'espace aérien. L'évolution réglementaire mise en place début 2016 (arrêtés du 17 Décembre 2015) assouplit le cadre législatif initial pour simplifier les démarches des opérateurs et alléger les services de l'État, tout en améliorant la sécurité vis à vis des autres aéronefs. Elle résulte des différents retours d'expérience de la profession et des services publics, et témoigne de la volonté de proposer un cadre réglementaire évolutif et mesuré.

Le volume des drones de loisir est conséquent : on estime à 286 000 le nombre d'unités vendues en France au cours de l'année 2015. La plupart étant toutefois très légers (<1 kg). Sur ce segment de marché, la France occupe une place de leader avec la société PARROT, numéro deux mondial du drone de loisir. Ce doyen de la FRENCH TECH s'est aujourd'hui transformé en leader des drones civils.

Malgré les diverses campagnes de communication et les différents supports d'information utilisés par la DGAC, nous constatons que les télépilotes amateurs ignorent souvent leurs obligations réglementaires et sont, de ce fait, particulièrement sujets aux infractions.

Les services de l'État restent mobilisés pour analyser ces risques et proposer des mesures de prévention et de restriction équilibrées. Ces mesures ont fait l'objet d'une proposition de loi adoptée au Sénat en première lecture le 17 mai dernier. On peut notamment citer l'obligation pour les constructeurs d'intégrer une notice d'usage en complément des informations d'usage pratique.

La FFAM, en accueillant en son sein des télépilotes amateurs et en organisant des événements orientés vers le drone de loisir pourrait très efficacement accompagner l'action de l'État : il s'agit de proposer des lieux dans lesquels les vols de drones sont possibles sans danger, et un encadrement pédagogique qui sensibilise sur la sécurité tout en développant des activités ludiques : photographie aérienne, courses de drones... Le télépilote de drone amateur est difficilement représenté dans les divers groupes de travail. Par conséquent, plus la FFAM possèdera d'adhérents "dronistes", plus leur voix sera soutenue.

Quelles orientations considérez-vous les plus prioritaires en matière de législation et de réglementation applicable aux drones ? Quel rôle attendez-vous de l'Union Européenne sur le sujet ?

Un projet d'arrêté "formation" a fait l'objet d'une consultation publique et constituera une avancée réglementaire significative. En mettant en place un examen théorique spécifiquement adapté à la problématique du pilotage de drone professionnel et une licence pour le scénario S4, l'Etat souhaite accompagner le développement de la profession et sa montée en compétence.

Les mesures prévues par la proposition de loi drone, si cette dernière est adoptée, devront être traduites en termes réglementaires :

- obligation d'information ;
- obligation de formation, y compris pour les télépilotes amateurs, opérant des drones au dessus d'un certain seuil de masse ;
- obligation d'enregistrement des drones entre un seuil de masse plancher et 25 kg et d'immatriculation au delà ;
- obligation de signalement électronique et lumineux des drones au dessus d'un seuil de masse ;
- obligation de limitation de performance (plafond d'évolution, distance maximale entre le drone et la station sol...).

Ces deux dernières obligations ont un impact produit potentiel : il est important que l'Union Européenne reprenne à son compte ces obligations et les inscrive dans une norme produit européenne. Par ailleurs, une standardisation des formats d'enregistrement au niveau européen faciliterait les opérations transfrontalières. Consciente que le marché du drone est en pleine expansion, la Commission européenne souhaite une uniformisation des réglementations relatives aux drones au sein de l'Union. Elle a chargé l'AESA d'élaborer un projet commun et propose une évolution du règlement 216/2008 (texte fondateur de l'agence) pour lui conférer une compétence sur la réglementation drone jusqu'à 1 kg (contre 150 kg aujourd'hui). Les autorités françaises rappellent l'importance du soutien à la compétitivité de la filière européenne des drones au plan mondial, fondé sur un marché européen performant et sur l'essor des avancées technologiques acquises par les États membres.

Dans cette perspective, les autorités françaises sont favorables à une réglementation au sein de l'Union Européenne, claire, proportionnée et articulée avec les règles nationales et internationales sur l'utilisation des drones dans l'espace aérien. Le futur dispositif, devra être progressif, sans imposer des règles inutilement contraignantes pour les entreprises.

Ainsi, la France est attachée à une approche progressive, proportionnée, fondée sur la notion de risque, qui satisfasse aux objectifs suivants :

- qu'elle garantisse la sécurité des autres aéronefs et des tiers au sol, le premier point constituant la préoccupation majeure,
- qu'elle assure une compatibilité avec les impératifs de sureté nationale,
- qu'elle contribue à garantir l'essor industriel du secteur et assure la pérennité des exploitations commerciales déjà autorisées au niveau national,
- qu'elle ne crée pas une charge inutile ou disproportionnée pour les autorités et les utilisateurs,
- qu'elle préserve la possibilité d'organiser des activités d'aéromodélisme classique.

ternet. Le seuil de masse évoqué pour cette obligation de 0,25 kg peut paraître faible mais est cohérent avec le seuil retenu aux USA.

La **troisième** impose que chaque télépilote suive une formation gratuite et réalisable en ligne visant à permettre le contrôle de l'évolution de leur aeronef télépiloté en sécurité et dans le respect des règles de la navigation aérienne. Cette obligation de formation ne s'appliquerait pas pour l'utilisation d'un aéronef d'une masse inférieure à un seuil qui sera fixé par voie réglementaire (1 kg évoqué). La FFAM ne peut être que favorable à une telle obligation car elle a toujours mis dans ses priorités la formation de ses licenciés (dispositif brevets, ailes et rotors, labellisation des centres de formation, qualifications fédérales d'initiateur et de formateur). La formation devrait être gratuite et accessible sur Internet (e-formation). La formation mise en place par la FFAM pour ses licenciés devrait pouvoir être agréée par la DGAC afin de les dispenser de devoir suivre la formation étatique qui serait redondante. La FFAM a suggéré que soient également mis rapidement à disposition des outils complémentaires d'information : guide illustré d'accompagnement de la réglementation, outil web permettant d'identifier facilement les limitations d'espace aérien là où le télépilote se trouve.

La **quatrième** impose l'emport d'un dispositif de signalement électronique et lumineux sur les aéronefs sans personne à bord d'une masse supérieure à un seuil à définir afin de faciliter (en le combinant avec le numéro d'enregistrement du drone) l'identification et l'interception de contrevenants par les pouvoirs publics. Pour être utile et efficace, il faudra qu'un système de suivi des drones en vol soit mis en place a minima sur les zones à risque (sites sensibles et agglomérations) afin de détecter au plus tôt un acte potentiellement malveillant et ou un survol interdit. Le parc volant des 28.000 licenciés est de plus de 100.000 aéromodèles qui n'ont jamais donné lieu à des problèmes du type de ceux récemment rencontrés. L'aéromodélisme pratiqué au sein des clubs et sur des sites déclarés n'a donc pas lieu d'être pénalisé. Les nouveaux pratiquants, qui débutent de façon isolée avec un drone de loisir acheté dans le commerce ou sur Internet ne sont pas, contrairement à la majorité des aéromodélistes "historiques", tirés par la passion de ce qui vole et n'ont pas notion de ce qu'est un espace aérien. La facilité d'emploi des multi-rotors et le fait que l'on ne casse plus vraiment lorsque le modèle se crashe, n'encourage plus à rejoindre un club pour apprendre. **Sur cette base, la FFAM a insisté pour encourager la pratique des activités d'aéromodélisme structurées sur des sites de vol dédiés (plutôt que les pratiques individuelles non contrôlables)** car la concentration d'aéromodèles sur ces sites, dans des volumes de vols déclarés et enregistrés, est un gage de sécurité tant pour les tiers que pour les autres aéronefs. Elle contribue également à minimiser le risque d'infractions dans les espaces de vol réglementés ou sur des sites sensibles. C'est pourquoi le projet prévoit que peuvent être exemptés de l'emport du dispositif les "aéronefs circulant sans personne à bord qui opèrent dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet". Ça signifie qu'il ne serait pas imposé aux licenciés de la FFAM tant qu'ils pratiquent sur un site d'aéromodélisme reconnu par la DGAC. **Il est donc de la plus haute et stratégique importance que tous les terrains, pentes, plans d'eau, etc. utilisés par les clubs affiliés à la FFAM soient déclarés et répertoriés à la DGAC avec un n° AIP.** Le seuil de masse évoqué pour cette obligation est là aussi de 1 kg, étant entendu qu'il sera toujours possible de l'abaisser ultérieurement si le retour d'expérience le justifie.

La **cinquième** impose l'emport d'un dispositif de limitation de performances sur les aéronefs sans personne à bord d'une masse supérieure à un seuil qui sera défini par voie règlementaire (1 kg également évoqué). Dès le début de la réflexion, la FFAM a préconisé de contraindre les fabricants à doter les drones courants d'un bridage matériel et/ou logiciel de la hauteur de vol sol à 50 mètres considérant que cela serait de nature à limiter les infractions de vol dans l'espace aérien par des drones évoluant au-dessus d'une hauteur de 50 mètres sol. Les fabricants ont précisé que cette obligation ne leur poserait pas de difficulté technique et ont fait valoir qu'ils étaient en situation d'équiper le drone d'un système interdisant le vol dans une zone interdite ou dans un espace réglementé.

Là encore, les licenciés de la FFAM devraient pouvoir être exemptés de l'emport d'un tel dispositif tant qu'ils pratiquent sur un site d'aéromodélisme reconnu par la DGAC.

En complément, le projet de loi définit les dispositions pour la répression des infractions : emprisonnement, amende, confiscation de l'aéronef. L'objectif visé par l'Etat est de décourager les pratiques illicites mettant en cause la sûreté ou la sécurité aérienne et de contrer le sentiment actuel d'impunité des contrevenants. Compte tenu du calendrier parlementaire, il est peu probable que la loi soit ratifiée avant fin 2016.

Pédagogie et persévérance

Le développement des "drones" apporte son lot de problèmes, mais cette pratique bien encadrée a sa place à côté des aéromodèles "historiques". Nos 28.000 licenciés font évoluer plus de 100.000 drones au sens du projet de loi et l'action de la FFAM visant à "sanctuariser" les volumes d'évolution autorisés par la DGAC, en exonérant ses licenciés des contraintes de cette loi quand ils évoluent dans ces volumes autorisés, porte ses fruits. Cette future loi peut donc être de nature à conforter nos clubs dans leur pratique d'un aéromodélisme sécuritaire et responsable.

QUELQUES DÉFINITIONS UTILES
(arrêté du 17 décembre 2015)

Aéronef télépiloté : aéronef qui circule sans personne à bord sous le contrôle d'un télépilote.

Télépilote : personne contrôlant les évolutions d'un aéronef télépiloté, manuellement ou lorsque l'aéronef évolue de manière automatique, en surveillant la trajectoire et en restant en mesure à tout instant d'intervenir sur cette trajectoire pour assurer la sécurité.

Aéromodélisme : utilisation à des fins de loisir ou de compétition :
- d'un aéronef télépiloté en vue de son télépilote ; ou
- d'un aéronef télépiloté de masse inférieure ou égale à 2 kg, évoluant hors vue de son télépilote, à une distance horizontale maximale de 200 mètres de ce télépilote et à une hauteur maximale de 50 mètres, en présence d'une seconde personne en vue de cet aéronef chargée de veiller à la sécurité du vol en informant le télépilote de dangers éventuels ; ou
- d'un aéronef non télépiloté de masse inférieure à 1 kilogramme qui, une fois lancé, vole de manière autonome en suivant les mouvements de l'atmosphère et dont le vol ne dure pas plus de 8 minutes.

Aéromodèle : aéronef qui circule sans personne à bord utilisé en aéromodélisme. La prise de vues aériennes est possible en aéromodélisme au cours d'un vol dont l'objectif reste le loisir ou la compétition et lorsque les vues réalisées ne sont pas exploitées à titre commercial. Les vols réalisés dans le cadre de l'expérimentation d'un aéromodèle ou de la formation de son télépilote sont considérés, pour la définition des conditions applicables, comme relevant de l'aéromodélisme.