

Commentaires et observations sur les projets de décrets et d'arrêtés relatifs à la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils

Décret relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

Arrêté relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

Décret relatif à la formation exigée des télépilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord utilisés à des fins de loisir.

Arrêté relatif à la formation exigée des télépilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord utilisés à des fins de loisir.

Décret relatif à la limitation de capacités des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

Arrêté relatif à la limitation de capacités des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

Décret relatif à l'obligation pour les aéronefs civils circulant sans personne à bord d'être équipés d'un dispositif de signalement sonore.

Arrêté relatif à l'obligation pour les aéronefs civils circulant sans personne à bord d'être équipés d'un dispositif de signalement sonore.

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

Arrêté relatif à la notice prévue à l'article L. 425-1 du code de la consommation.

Le présent document réunit nos commentaires et observations sur les projets de décrets (5) et d'arrêtés (5) complétés de leur annexe, pris en application de la loi relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils en pièces jointes de la note d'information DGAC/DSAC du 3 août 2017.

Nous avons par ailleurs bien noté que les projets de décret en Conseil d'Etat et d'arrêté relatifs aux dispositifs de signalement électronique ou numérique et lumineux seront publiés ultérieurement sur le site de la DGE. Nous effectuerons donc à cette échéance nos commentaires sur ces textes.

La note d'information confirme qu'un seuil unique de masse a été retenu et que celui-ci sera fixé par décret à une valeur de 800 g (valeur maximale prévue dans la loi).

1. Historique et rappels

La loi relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils a été initialisée par le législateur sans concertation préalable avec le monde aéromodéliste. Dans son idée initiale, le législateur a désiré réglementer pour des raisons compréhensibles de sûreté nationale, l'ensemble de ce que l'on appelle communément "drone" allant du jouet au matériel professionnel, sans se poser, par méconnaissance du sujet ou (et) de son existence, l'impact d'une telle loi sur l'aéromodélisme.

S'est greffé concomitamment un souci de sécurité aérienne, eu égard à certaines pratiques étrangères à l'activité aéromodéliste de loisir et de compétition.

A ce stade, il convient de rappeler ce qu'a dit monsieur le Secrétaire d'Etat en charge du transport lors de son intervention au Parlement en réponse à certains parlementaires. C'est à l'aune de ces déclarations que nous souhaitons être entendus et écoutés.

- *Sommes-nous en situation de distinguer juridiquement le drone de l'aéromodèle ? Ce serait le plus simple, mais personne n'est capable de le faire. J'ai moi-même demandé aux grands esprits et spécialistes qui m'entourent que cette piste – encore une fois, la plus simple - soit explorée, mais elle n'aboutit qu'à de la confusion.*

- *Comme l'a dit la rapporteure, une réponse a déjà été apportée pour préserver l'activité traditionnelle générale de l'aéromodélisme, mais il est vrai qu'une question, qui concerne uniquement les vols dans des circonstances non prévues, continue de se poser. C'est dans cette situation qu'on retombe dans la difficulté, que je mentionnais à l'instant, de distinguer le drone de l'aéromodèle.*
- ***C'est pourquoi, au niveau du pouvoir réglementaire, nous avons conservé de la souplesse. Cela doit nous permettre d'avancer avec les aéromodélistes sur ces questions.***
- ***L'objectif du Gouvernement n'est pas de nuire à l'activité de l'aéromodélisme, qui a toute sa place dans la famille de l'aéronautique. Je peux vous dire que le secrétaire d'État en charge du transport aérien et de l'aviation en est bien conscient !***
- *Nous nous heurtons, c'est vrai, à des difficultés, mais les aéromodélistes sont des citoyens effectivement conscients des exigences actuelles et des enjeux de sécurité et de sûreté.*

Le travail effectué par la FFAM avec les administrations a rapproché les points de vue, sans pour autant pleinement répondre aux inquiétudes légitimes des aéromodélistes français.

Une loi pour qu'elle soit respectée doit être comprise par les usagers qu'elle concerne, puis acceptée. Au-delà de l'acceptabilité, le respect d'une loi implique qu'elle puisse être mise en œuvre facilement et de façon compréhensible.

Or, le seuil de 800 g risque de conduire rapidement à une situation où les exigences de formation et d'emport des dispositifs de signalement qui seront applicables hors vols sur les sites publiés par la voie de l'information aéronautique n'impacteront que les aéromodélistes traditionnels. En effet, les fabricants de drones se mettent en situation de produire pour le loisir des "drones" performants d'une masse inférieure à 800 g, alors qu'à l'opposé les aéromodèles conventionnels resteront très majoritairement avec une masse supérieure à 800 g. Une telle situation serait pour le moins paradoxale si, in fine, la loi ne pénalise pour les activités de loisir que l'aéromodélisme alors que l'aéromodélisme n'a jamais posé problème. Ceci ne serait ni compris et ni admis par la communauté aéromodéliste.

2. Exemptions portant sur des activités d'aéromodélisme

Cas des activités de vol libre et de vol circulaire commandé

Les projets de décret relatifs à la formation et à l'équipement en dispositifs de signalement mentionnent que les publics concernés sont les télépilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord.

De plus, pour ce qui concerne l'obligation de formation, l'article 6214-2 de la loi stipule que celle-ci s'applique à tout télépilote.

Or, l'article L. 6214-1 de la loi définit comme suit un télépilote : "*personne qui contrôle manuellement les évolutions d'un aéronef circulant sans personne à bord ou, dans le cas d'un vol automatique, personne qui est en mesure à tout moment d'intervenir sur sa trajectoire ou, dans le cas d'un vol autonome, personne qui détermine directement la trajectoire ou les points de passage de cet aéronef*".

Or, les activités de vol libre sont couvertes dans l'arrêté "conception" du 17 décembre 2015 par le 3^{ème} alinéa de l'article 3 I. de la façon suivante : "***aéronef non télépilote de masse inférieure à 1 kg 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***". **Il n'y a pas de raison de considérer que ceci soit remis en cause par les textes d'application de la loi drones.**

De même, les activités de vol circulaire commandé (VCC) correspondent à du vol captif (à une distance maximale de 25 mètres) effectué sans dispositif de radiocommande pour le pilotage.

Il y a donc lieu d'obtenir que les obligations de formation du télépilote, de limitation de capacités et d'équipement en dispositifs de signalement **ne s'appliquent pas aux activités de vol libre et de**

vol circulaire commandé dans la mesure où ces activités mettent en œuvre des aéronefs non télépilotes ou captifs. Il conviendrait de prendre cela en compte dans les décrets concernés.

Nota : si tel n'était pas le cas, il pourrait alors être considéré que l'exemption prévue dans le décret relatif à la limitation de capacités (art. R-137-4 1°) et dans le décret relatif au dispositif de signalement sonore (art. R-138-3 1°) ne s'applique pas aux activités de vol libre et de VCC dans la mesure où l'exemption ne concerne que les seuls aéronefs télépilotes en vue ; le même problème se poserait également, ultérieurement dans le décret relatif aux dispositifs de signalement électronique ou numérique et lumineux.

Par ailleurs, il existe une divergence entre l'arrêté de 2015 en ce qui concerne le vol libre (masse inférieure à 1 kg) et la limite de 800 g confirmée dans la note d'information. **Une rédaction permettant de lever cette ambiguïté est souhaitée.**

Cas des pratiques occasionnelles

De même, il convient d'envisager **une exemption pour la participation des personnes qui ne résident pas en France à une manifestation internationale d'aéromodélisme organisée dans le cadre de la FFAM (compétition ou manifestation).** Le principe de l'équivalence entre licences nationales (planeurs, vol moteur, parachutisme...) ne peut s'appliquer puisque la licence aéromodéliste n'est pas adossée à un examen dans quelque pays que ce soit. Exiger que chaque aéromodéliste non résident en France suive une formation et enregistre ses aéromodèles préalablement à une rencontre ou compétition internationale n'est pas réaliste, même si les documents ad hoc sont disponibles en langue anglaise. Cela conduirait à la fin des rencontres internationales d'aéromodélisme sur notre territoire. **Il est essentiel que cette remarque soit prise en considération et qu'une exemption soit prévue dans les textes d'application concernés.**

Il convient également que soient **exemptés les pratiques occasionnelles au titre des passeports (scolaire, découverte et loisir non résident)** eu égard à la durée limitée dans le temps du passeport et le fait que cette pratique s'effectue sous le contrôle d'un club affilié.

Les passeports, en particulier scolaires, sont un des moyens qui permet d'attirer les jeunes vers l'aéromodélisme qui est une des portes d'entrée vers les carrières aéronautiques et il convient de ne pas contraindre ces initiatives sachant que ces activités occasionnelles sont réalisées dans un club affilié à la FFAM et sur son site de vol enregistré.

Une exemption portant sur l'obligation d'enregistrement et l'obligation de formation dans le cadre des passeports est nécessaire.

3. Clarification des notions "cadre agréé et zones identifiées à cet effet"

La loi prévoit une exemption des obligations d'équipement de dispositifs (signallement électronique ou numérique, signallement lumineux, signallement sonore, limitation de capacités) dans le cas des aéronefs circulant sans personne à bord opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

Les textes d'application caractérisent :

- un "cadre agréé" par "*fédération reconnue au niveau national mentionnée à l'article D. 510-3 (du code de l'aviation civile) pour l'aéromodélisme*" ;
- et une "zone identifiée à cet effet" par "*localisation d'aéromodélisme déclarée ou publiée par la voie de l'information aéronautique*".

Comme mis en avant lors de la réunion du 12 juillet organisée par le SGDSN, s'il est admissible de préciser dans les textes d'application les notions de "cadre agréé" et de "zone identifiée à cet effet", il convient alors que la définition retenue soit strictement identique dans les différents textes d'application et ne restreigne in fine pas la souplesse introduite par la loi.

Cadre agréé

Le qualificatif "fédération reconnue au niveau national mentionnée à l'article D. 510-3 pour l'aéromodélisme" restreint par définition le champ d'application à la seule FFAM.

Nota : pour éviter toute ambiguïté, il conviendrait d'ajouter "du code de l'aviation civile" après "à l'article D 510-3" dans tous les décrets et arrêtés de façon identique à l'article R 136-6 du décret relatif à la formation.

Le fait que l'Union Française des Œuvres Laïques d'Education Physique (UFOLEP) ne puisse pas être reconnue comme cadre agréé est discutable dans la mesure où elle est membre du CNOSF et y est reconnue comme une fédération multiport et affinitaire agréée Jeunesse et Sports.

Nota : il pourra être utile pour obtenir la prise en compte d'une autre fédération traitant d'aéromodélisme comme l'UFOLEP de mettre en avant la souplesse introduite au niveau européen au niveau de l'article 14 de la NPA 2017-05 qui fait état de "*model club or association that has received, from the competent authority, an operational autorisation*".

Nous préconisons qu'une nouvelle rédaction reconnaisse l'Union Française des Œuvres Laïques d'Education Physique (UFOLEP) comme acteur à part entière de l'activité aéromodéliste en France.

Zone identifiée à cet effet

Nous constatons que la DGAC considère une zone identifiée au travers du seul filtre d'une publication par la voie de l'information aéronautique, soit au travers des autorisations accordées par les CCAGALS (AIP : Aeronautical Information Publication). Cette limitation à ces seules localisations risque de conduire in fine à des restrictions qui ne seront pas acceptées, et donc in fine pas respectées.

Nous rappelons que le schéma de cohérence des équipements remis à la DGAC fin 2016 recensait un millier de sites d'aéromodélisme déclarés mais certains n'ayant, pour des raisons administratives diverses, pas reçu de numérotation AIP. **Dans un premier temps, il convient que l'Etat s'engage à répertorier, donc identifier ceux pourtant connus qui ne possèdent pas encore de n° AIP.** L'ensemble de ces sites connus par la DGAC représente un millier de lieux de pratique dont 250 restant à publier.

En outre, il conviendrait déjà de vérifier que tous les sites de vol déclarés à la DGAC (y compris ceux dont le plafond est au plus égal à 500 ft ASFC) sont bien publiés dans l'ENR 5.5.

Suite à la publication de la loi relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils, une enquête a été menée par la FFAM et l'UFOLEP afin de recenser les lieux de pratiques effectives de l'activité aéromodéliste. Les résultats de l'enquête ont été communiqués début 2017 à la DGAC. Elle recense un millier de sites dont une majorité de pentes, de falaises (vol de pente) et quelques plans d'eau (hydravions). **Nous proposons que soit étudié l'ensemble de ces sites afin de pouvoir à terme les répertorier, puis les autoriser au niveau des CCAGALS.**

Il est à noter que l'ensemble des surfaces couvertes par ces sites (AIP + Connus répertoriés sans AIP + Autres sites) représente 0,04 % du territoire national.

4. Décret et arrêté relatifs à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord

Enregistrement d'un type d'aéronef

Il est prévu qu'un dispositif de signalement électronique ou numérique non intégré ("add-on") puisse être utilisé sur plusieurs aéronefs de caractéristiques principales communes appartenant à un même propriétaire.

De la lecture de ces textes, il ressort que tous les aéromodèles devront être enregistrés. Lors de l'enregistrement, il sera imposé d'indiquer zéro, ou un ou plusieurs n° d'add-on. Un modéliste pourra donc n'avoir qu'un seul add-on pour tous ses aéromodèles enregistrés, ou plusieurs add-on pour un même aéromodèle, ou pas d'add-on s'il évolue uniquement dans des cadres agréés.

Apposition du numéro d'enregistrement (art. 1 du décret et art. 6 de l'arrêté)

Le numéro d'enregistrement doit être apposé sur l'aéronef. **Nous demandons que des exceptions soient possibles dans certains cas notamment pour les maquettes.** En effet, un tel numéro d'enregistrement ne sera pas conforme au prototype d'aéronef correspondant à la maquette ; par voie de conséquence, son apposition sur la maquette constituerait un manquement au règlement sportif défini par la Fédération Internationale Aéronautique (FAI) pour les catégories maquette.

Par ailleurs, le numéro d'enregistrement devra être lisible lorsque l'aéronef est au sol à moins d'un mètre ; cette distance est a priori élevée pour des aéronefs de faible taille (cas d'une masse proche du seuil de masse de 800 g).

Il est dans un premier temps souhaitable que la distance de lecture soit précisée (moins d'un mètre étant ambigu) et réduite (par exemple 30 cm). Il convient également que le numéro d'enregistrement puisse être apposé à l'intérieur du fuselage, à un endroit facilement accessible lors du démontage du modèle.

Entrée en vigueur (art. 4 du décret)

Il est prévu que le décret entre en vigueur deux mois après sa publication. Il conviendra bien évidemment que le dispositif d'enregistrement par voie électronique soit effectivement disponible et opérationnel à cette échéance.

En complément au délai de mise en vigueur du décret, il est souhaitable de spécifier la date (par exemple 1^{er} juillet 2018) ou le délai (par exemple trois mois à compter de la mise en vigueur du décret) à l'issue duquel chaque propriétaire devra avoir régularisé l'enregistrement des aéronefs sans personne à bord dont il est propriétaire. En tout état de cause, la date correspondante devra être au plus à la date du 1^{er} juillet 2018 par cohérence avec l'article 4 alinéa III de la loi.

Informations associées au certificat d'enregistrement (art. 3 de l'arrêté)

Il est prévu que le certificat d'enregistrement mentionne "la classe de l'aéronef telle que mentionnée dans l'arrêté du 17 décembre 2015 susvisé et sa plage de masse". Il conviendra de clarifier ce que recouvre la classe de l'aéronef ; en effet, l'arrêté du 17 décembre 2015 ne fait pas état de "classe" mais de "catégorie", lesquelles catégories ne concernent qui plus est que l'aéromodélisme (catégories A et B) tandis que les activités particulières ne donnent pas lieu à une telle classification.

De plus, la mention de "plage de masse" est ambiguë. Il serait plus clair de mentionner la MTOM (incluant la charge utile pouvant être éventuellement embarquée).

Modalités de déclaration de la cession, la destruction, le vol ou la perte d'un aéronef (art. 5 de l'arrêté)

L'article 2 mentionne que l'enregistrement s'effectue par voie électronique sur le portail mis en place par le ministre chargé de l'aviation civile. Pour éviter toute ambiguïté, il est souhaitable de préciser qu'il en est de même pour la déclaration de la cession, la destruction, le vol ou la perte d'un aéronef.

5. Décret et arrêté relatifs à la formation des télépilotes d'aéronefs civils circulant sans personne à bord utilisés à des fins de loisir

Vol en double commande : outre le fait que l'obligation de formation n'a pas lieu de s'appliquer aux activités de vol libre et de VCC au vu de la loi telle qu'elle est rédigée, il convient qu'elle ne s'applique pas à un télépilote qui est en double commande avec une personne qui respecte l'obligation de formation (cas des vols d'initiation et de formation).

Condition d'âge (art. 2 alinéa V du décret et art. 2 de l'arrêté)

Le décret stipule une condition d'âge (14 ans révolus fixé dans l'arrêté) liée à l'exercice d'une fonction de télépilote. Au plan du principe, cette exigence ne relève pas d'une obligation mentionnée dans la loi. Le fait d'avoir un texte réglementaire d'application qui stipule une obligation non définie dans ce que la loi a prévu est contestable au plan juridique. L'argument mis en avant pour justifier un âge minimum semble être l'aptitude à suivre et assimiler une formation.

Ceci étant, ceci n'est pas très pénalisant pour la FFAM compte tenu de l'exemption prévue pour les moins de 14 ans pratiquant au sein d'une association affiliée à la FFAM sur une localisation d'activité d'aéromodélisme publiée par la voie de l'information aéronautique.

Entrée en vigueur (art. 4 du décret)

Il est prévu que le décret entre en vigueur un mois après sa publication. Il conviendra bien évidemment que le dispositif de formation étatique soit effectivement mis en place et accessible à cette échéance.

En complément au délai de mise en vigueur du décret, il est souhaitable de spécifier la date (par exemple 1^{er} juillet 2018) ou le délai (par exemple six mois à compter de la mise en vigueur du décret) à l'issue duquel chaque télépilote de loisir devra être titulaire de l'attestation de suivi de la formation. Un tel délai permettra également la reconnaissance de la formation mise en place par la FFAM évitant ainsi aux licenciés FFAM de suivre la formation étatique.

Attestation de suivi de formation (art. 4 de l'arrêté) : il est prévu une durée de validité de trois ans de l'attestation de déclaration de suivi de la formation. Cette durée est courte même si elle peut se justifier avec la périodicité récente de mise à jour de la réglementation (2007, 2012 et 2015, puis 2018 à venir). Pour autant, cela sera de nature à générer une charge administrative non négligeable. De ce point de vue, une durée de validité de 5 ans semble plus raisonnable et acceptable.

Modalités de reconnaissance de formations fédérales (art. 5 de l'arrêté) : des diverses réunions de travail, nous avons compris que le certificat de suivi de formation serait attribué pour une période fixe et qu'il ne serait pas limité à la période durant laquelle la personne dispose d'une licence FFAM valide. Dit autrement, un aéromodéliste qui ne renouvellerait pas sa licence, et qui a fortiori serait radié de la fédération, ne perdrait pas ipso facto le bénéfice de l'équivalence. **Nous comprenons donc que la FFAM aurait respecté ses obligations de moyens et ne pourrait pas être poursuivie en responsabilité en cas d'incident.**

6. Décret et arrêté relatifs à la limitation de capacités des aéronefs civils circulant sans personne à bord

Conditions à remplir (art. 1^{er} du décret)

L'article R.137-2 mentionne le cas d'un aéronef sans personne à bord "*dépourvu de capteurs et de calculateur de vol conférant la capacité à évoluer sans un contrôle constant exercé par le télépilote par le biais de commandes transmises en temps réel et dépourvu de caméra*

transmettant au télépilote en temps réel une vidéo lui permettant le contrôle des évolutions de l'aéronef".

Ceci permet donc de considérer qu'un tel aéronef dispose par nature d'une limitation suffisante de capacités et n'a donc pas besoin d'être équipé d'un dispositif de limitation de hauteur de vol ou d'alerte, l'impossibilité technique de voler hors vue constituant à elle seule une réelle limitation de capacité.

Nota : c'est la façon trouvée avec les juristes de la DGAC dans le cadre du groupe de travail "limitation de capacités" auquel la FFAM a activement participé pour dispenser les aéromodèles "conventionnels" de l'équipement d'un dispositif de limitation de capacités sans introduire pour autant explicitement dans le décret une exemption non mentionnée dans la loi et qui pourrait alors être considérée par le Conseil d'Etat comme contestable au plan du droit.

Cette façon de procéder convient parfaitement à notre fédération.

Hauteur maximale au-dessus de la surface ou du point de décollage (art. 5 de l'arrêté) : il est précisé que le télépilote pourra fixer une hauteur de vol supérieure à 150 mètres lorsqu'il vole à des fins de loisir et de compétition sur une localisation d'activité publiée par la voie de l'information aéronautique ayant un plafond supérieur à 150 mètres. Ceci vise à couvrir les aéromodèles non "conventionnels" par exemple de multi-rotor et à encourager leurs propriétaires à voler dans le cadre d'un club s'ils souhaitent bénéficier d'une possibilité de vol supérieure à 150 mètres. **Là encore, cette disposition convient parfaitement à notre fédération.**

7. Décret et arrêté relatifs à l'obligation pour les aéronefs civils circulant sans personne à bord d'être équipés d'un dispositif de signalement sonore

Il est loin d'être acquis qu'un tel dispositif autonome de signalement sonore soit accessible à l'échéance du 1^{er} juillet 2018 à un prix raisonnable et avec des caractéristiques (dimensions et masse raisonnable) compatibles à des aéromodèles qui n'en sont pas dotés de base.

Ce dispositif n'a aucun intérêt en matière de sécurité des biens et des personnes. Mal dimensionné dans les textes, il sera impossible d'en équiper les modèles de petites tailles (masse rédhibitoire, efficacité plus que douteuse en cas de crash d'un aéromodèle). **Il ne présente aucun intérêt.**

En s'appuyant sur le raisonnement tenu pour la limitation de capacités, nous souhaitons que les aéromodèles qui ne peuvent pas techniquement être télépilotes autrement qu'en vue directe soient dispensés de l'équipement d'un tel dispositif sonore. Le déclenchement d'un tel dispositif ne sera pas chose facile à concevoir sur ces aéromodèles d'autant que ceux-ci ne sont pas dotés d'une fonction d'atterrissage automatique d'urgence.

Déclenchement du dispositif de signalement sonore (art. 1^{er} du décret) : il est mentionné à l'article R-138-2 que le dispositif de signalement sonore est déclenché sur commande du télépilote ce qui est inconcevable sur des aéromodèles non télépilotes (activités de vol libre et de VCC). Ceci confirme la nécessité que ces types d'aéromodèles soient dispensés d'une telle obligation.

8. Décret et arrêté relatifs à la notice d'information fournie avec les emballages des aéronefs circulant sans personne à bord et de leurs pièces détachées

Le décret mentionne comme pièces détachées d'aéronefs circulant sans personne à bord :

- les calculateurs de vol ;
- le châssis des aéronefs multirotor circulant sans personne à bord ou le fuselage des aéronefs à ailes fixes circulant sans personne à bord.

La notice visant à couvrir tous les types d'aéronefs, il convient de remplacer le terme "multirotor" par "voilures tournantes" car il pourrait sinon être considéré que les hélicoptères ne sont pas concernés.

Le contenu de la notice d'information fournie en annexe est très différent de celui de la notice d'information établie par la DGAC. Il convient d'adapter cette annexe.

En effet, elle mentionne qu'il s'agit d'une notice relative à l'usage d'un drone de loisir. Or, l'obligation de notice porte sur tous les aéronefs circulant sans personne à bord sans différenciation de l'usage (loisir ou professionnel).

De plus, la notice utilise le terme "drone" qui prête à ambiguïté. En effet, ce terme est associé par le grand public aux seuls aéronefs équipés d'une caméra et/ou de type multi-rotor.

De plus, il est mentionné à l'article 8 de la notice d'information "les drones et aéromodèles de 25 kg ou plus". On pourrait en déduire qu'un aéromodèle tel que défini dans l'arrêté "conception" du 17 décembre 2015 n'a pas lieu d'être considéré comme un drone et que, par voie de conséquence, l'exigence d'une notice d'information ne concerne pas les aéromodèles dans la mesure où elle mentionne seulement les drones (de loisir).