

## AVIATION CIVILE : PARTAGE DE CONNAISSANCES ET D'EXPÉRIENCE

*Le 18 août, les conditions semblaient enfin réunies pour que se concrétise mon souhait de permettre à madame Hélène JACQUOT de se fondre une journée entière dans le milieu du vol libre, afin d'appréhender encore mieux nos activités au travers d'une expérience personnelle de terrain.*

De par ses multiples fonctions au sein de l'Aviation civile du NE, Madame Jacquot, coordonnatrice du CCRA-GALS NE, la réunion biannuelle pour notre catégorie d'usagers de l'espace aérien, représentée de ce fait, pour tous les référents espace aérien des fédérations aéronautiques et sportives, d'une part un relais très précieux et d'autre part une source d'information et de conseil primordial. Sachant toujours se rendre disponible malgré une charge de travail énorme, elle tente toujours de nous éclairer avec patience et pédagogie, sur les aspects les plus complexes de la réglementation aérienne.

Ce matin-là, c'est donc moi qui subissais une certaine pression, du fait des aléas avec lesquels il faut toujours compter dans nos activités, et du programme envisagé qui devait lui permettre de découvrir le vol libre à travers le parapente dans toutes ses dimensions : s'approprier les premières bases en pente école le matin, et survoler le massif l'après-midi au moyen d'un véritable vol thermique.

Premier indice favorable, une petite brise était au rendez-vous sur la pente école du Markstein, et nous avons pu, après quelques explications concernant le matériel, assez rapidement commencer la prise en main de l'aile et procéder aux premiers gonflages. Madame Jacquot étant déjà familiarisée aux activités aériennes et abordant la situation avec son dynamisme habituel, elle a rapidement pu cerner les aspects essentiels du début de la progression et même, en fin de matinée, ressentir les premiers effets de la sustentation.

Le temps d'une petite pause

pour se restaurer et poursuivre l'échange sur cet aéronef d'apparence si « minimaliste », que mon portable sonnait : Christophe Mougin surnommé « Zouzou », ancien compétiteur de haut niveau et moniteur à l'école Ascension aile nous attendait déjà sur le décollage du Treh, les conditions étant réunies pour monter et tenter un petit parcours. J'avais pris la précaution de faire appel à l'un des meilleurs pilotes et grand connaisseur du site, pour mettre toutes les chances de notre côté en cas de conditions délicates.

Avec sa gentillesse et son flegme trompeur habituel, Zouzou a prodigué tranquillement à sa future passagère tous les conseils pour le décollage et le vol : un quart d'heure plus tard ils décollaient et gagnaient rapidement de l'altitude pour atteindre le plafond du moment à 2100 m. En contact radio pour assurer la récup si besoin, je suivais leur progression vers le Drumont pour refaire le plein, puis Urbès et enfin, après plus de 50 minutes de vol, le posé à l'atterrissage d'Oderen pour simplifier la récupération du véhicule.

Les ayant rejoints, nous avons pu recueillir les impressions de madame Jacquot à l'issue de ce premier vrai contact avec l'activité : « j'ai été très impressionnée par le silence et la sérénité qui régnaient sur le décollage, malgré le nombre de personnes présentes, et j'ai particulièrement apprécié cette forme de vol lent qui, de ce fait, permet une approche très sensorielle des paysages » disait-elle d'emblée. Elle abordait ensuite quelques aspects plus techniques, avouant avoir été « surprise de la rapidité avec laquelle ils avaient dépassé les 2000 mètres » et ajoutant que « la grande compétence de son pilote ne devait pas y être totalement étrangère ». J'acquiesçai volontiers ajoutant que seul un très petit nombre de pilotes étaient parvenus à s'extraire du site dans le même temps, les conditions étant finalement assez mal établies.

Visiblement, le pari était réussi, le temps d'un petit échange encore avec



son pilote sur les problématiques du vol de performance et madame Jacquot devait reprendre la route avec, nous l'espérons vraiment, de belles images dans la tête qui lui donneront peut-être l'envie de reprendre contact ultérieurement avec l'activité. Il me faut remercier très chaleureusement Zouzou pour avoir déployé toute sa compétence et sa sensibilité et d'avoir répondu, au-delà de mes espérances, à la demande que je lui avais formulée. Un grand merci également à Claude Bredat, le président de la ligue de Lorraine, qui avait immédiatement tout mis en œuvre pour pouvoir réaliser cette action.

En guise de bilan, il me semblait que l'objectif initial commun était atteint : faire découvrir nos activités à nos interlocuteurs des instances civiles et/ou militaires, chaque fois que cela est possible, peut leur permettre ensuite de mieux appréhender notre petit milieu si particulier dans le monde de l'aviation, et ainsi mieux cerner et comprendre nos demandes et nos besoins pour nous aider à les défendre avec encore plus d'efficacité.

Enfin, c'est aussi tout simplement une façon de montrer qu'au sein de cette énorme administration qu'est la DGAC, nous avons néanmoins, pas à pas, au fil des ans, pris nos marques et trouvé des interlocuteurs sincèrement attachés au service de tous les usagers, fussent-ils, comme notre famille du vol libre, quelque peu en marge de « la grande aviation ».

Sans nul doute, d'autres actions de cette nature seront réalisées dès l'an prochain et je ne peux que vous inciter, sachant bien que cela se fait déjà par ailleurs, à poursuivre de tels échanges avec vos interlocuteurs de proximité dans le cadre de la gestion des sites notamment.

Gérard Delacote

## TUCHAN, UN DOSSIER ENFIN BOUCLÉ

*La transformation des espaces aériens de Perpignan a nécessité un gros travail et la mobilisation de tous les acteurs locaux du vol libre auprès des instances de l'Aviation civile. Si les travaux ont débuté en 2007, c'est seulement à l'automne 2009 qu'enfin nos dernières demandes de modification ont été traduites sur les documents officiels aéronautiques.*

### Pourquoi un tel délai ?

La complexité du dossier était réelle côté vol libre, du fait d'une grande densité de sites dans tout le périmètre des espaces concernés par les modifications. Les autres activités étaient également nombreuses par ailleurs avec des besoins complémentaires ou différents parfois. Enfin, le type nouveau de procédure d'approche mis en place, dite GNSS (*une forme d'application GPS pour faire très simple*), engendra peut-être également un travail plus compliqué.

Si au démarrage nous avons éprouvé quelques difficultés à faire entendre nos arguments malgré le travail réalisé en amont, ceci ayant généré quelques incompréhensions, il nous faut reconnaître qu'ensuite nos interlocuteurs des différents services concernés ont su tout mettre en œuvre pour nous aider à trouver une solution la moins défavorable possible à nos activités.

Didier Ciuro du SNA SSE n'a pas ménagé ses forces et formulé moult propositions aux uns et aux autres, avant d'arriver au compromis d'aujourd'hui, qui nous l'espérons permet de maintenir les activités dans des conditions correctes, bien que moins favorables qu'antérieurement. Le chemin parcouru, entre la proposition de départ condamnant ni plus ni moins plusieurs sites et celle validée aujourd'hui, nous semble cependant énorme.

Merci à tous ceux qui se sont impliqués avec moi dans ce dossier, pour lequel le président JC Bénintende avait fait le déplacement à Perpignan, pour montrer notre détermination.

### LES NOUVELLES DE L'AUTOMNE Nouvel arrêté « vol non habité »

Si l'arrêté d'octobre 2007, relatif au vol non habité, était sensé concerner prioritairement les drones, il englobait néanmoins pratiquement à l'identique les activités d'aéromodélisme, ce qui posait de très nombreux problèmes en maints endroits du fait de la nécessité de ségrégation imposée. En effet, les activités d'aéromodélisme cohabitent souvent avec d'autres activités, dont les nôtres sur des pentes notamment, ce qui entraînait des complications et parfois des exclusions entre activités pourtant habituées à cohabiter auparavant.

La mobilisation des fédérations via le CNFAS avait donc été forte et le directeur général de l'Aviation civile en personne avait reconnu l'inadaptation de ce texte et demandé à ses services, plus particulièrement à la MALGH (Mission aviation légère générale et Hélicoptères) de travailler à sa modification en relation avec les fédérations concernées.

Ainsi le nouvel arrêté à présent finalisé, actuellement à la signature, prend-il en compte ces éléments et permet de mieux séparer les activités de drones de celles d'aéromodélisme, à la grande satisfaction des fédérations. Il faut voir dans ce dénouement, d'une part la crédibilité des fédérations via le CNFAS, d'autre part le fait qu'actuellement les activités regroupées au sein du CNFAS bénéficient du concours très efficace de la MALGH à la tête de laquelle Maxime Coffin et Patrice Moreau font un travail remarquable, et noter par ailleurs que la Défense a également bien accepté cette révision de texte qui permettra, nous en sommes persuadés, une bien meilleure compréhension et lisibilité de la réglementation pour chacune des parties.

### ZRT (zones réglementées temporaires) pour le Tour de France

Lors de l'édition 2009 du Tour de France cycliste, des dispositions très disparates ont été prises selon les régions, créant à nouveau des perturbations importantes en certains endroits très fréquentés par les pilotes de vol libre de toutes origines et par les écoles professionnelles et associatives, dont

l'activité à cette période d'été est également maximale.

Si nous avons pu éviter la mise en place de ZRT dans le NE, il n'en a rien été ailleurs et, si certains dispositifs ont fait l'objet d'échanges avec les fédérations, d'autres ont été imposés sans discussion possible. Ce fut notamment le cas pour le secteur pyrénéen où l'emprise et le volume des ZRT apparaissaient comme démesurés, certaines englobant toute l'étape et allant de la surface au FL 195, soit pratiquement 6 000 mètres. Un courrier a donc une nouvelle fois été envoyé au directeur général de l'Aviation civile, et le CNFAS a obtenu qu'une réunion soit programmée pour faire le bilan des éditions antérieures et évoquer l'édition 2010 avant la fin de l'année.

Nous avons ainsi bon espoir de pouvoir, à cette occasion, faire mieux prendre en compte les demandes de nos activités et nous mettrons tout en œuvre pour accéder à des améliorations très nettes sur ce dossier, persuadés que des solutions bien plus adaptées pourront être trouvées sans nuire à la sécurité des uns et des autres. À suivre donc.

### Simplification de l'espace aérien

Une autre demande des fédérations, formulée auprès du directeur général de l'Aviation civile, a été entendue : il s'agit de la recherche de solutions pour la simplification de l'espace aérien.

Les organes interrégionaux de la DGAC, les DSAC (*directions de la sécurité de l'aviation civile*) ont donc été chargés de la mise en place de groupes de travail pour étudier la faisabilité de cette démarche.

La fermeture de certaines bases aériennes militaires et la révision des espaces liés à plusieurs aérodromes peuvent sans doute permettre quelques espoirs, même s'il est parfois difficile, sans une approche totalement nouvelle, de procéder à des modifications substantielles des espaces contrôlés en place. Espérons que, dans chaque région concernée, ces travaux permettront de faire évoluer les dispositifs vers la simplicité de façon à favoriser, pour toutes les catégories d'usagers, la compréhension de la réglementation et la lecture des cartes aériennes.

Ces travaux qui viennent de démarrer se prolongeront tout au long de l'année 2010.

Gérard Delacote