

DÉFENSE DE L'ESPACE AÉRIEN, QUELS ENJEUX, QUELLE ORGANISATION ?

➔ **Seuls les ULM, dérivés motorisés de nos PUL, sont arrivés juste après nous dans la grande famille aéronautique.**

Pas évident donc, à peine nés, de se voir ainsi propulsés malgré nous, dans ce monde si particulier de l'aviation, qui bien que lui-même pas encore très vieux au regard de l'histoire, a déjà eu cependant le temps de se structurer et s'organiser, prioritairement en fonction des besoins grandissants de ses deux branches majeures que sont l'aviation commerciale et militaire.

Pas étonnant de ce fait également, de se sentir quelque peu en marge de l'approche faite de rigueur, de planification et d'organisation horaire qui symbolise tant ce milieu, quand il nous faut être avant tout réactifs, capables d'accepter sans cesse la modification de nos projets de vol, et finalement dans l'incapacité d'établir à l'avance, un véritable plan de vol au sens de « la grande aviation » !

Nous avons pourtant, une caractéristique commune qui engendre un impératif permanent et incontournable : le partage de l'espace aérien.

Comment réussir à maintenir cette fragile équation pour conserver notre place dans l'espace aérien de plus en plus convoité ?

Si nous échappons pour l'heure à la surveillance radar, et que certaines incursions de nos pilotes dans des espaces contrôlés, par maladresse ou négligence, peuvent échapper aux services du contrôle aérien, les enjeux sécuritaires sont cependant entiers et totalement déconnectés de cet adage du « pas vu pas pris ».

Chaque incident peut en effet être le déclencheur de la mise en œuvre de mesures réglementaires supplémentaires et irréversibles de la part des instances décisionnaires.



VOL DE LA MONTAGNE SAINTE VICTOIRE

Pour défendre et conserver notre place, une seule approche possible : crédibilité et organisation de notre milieu.

Notre crédibilité dépend de l'attitude de chaque pilote : c'est à la fois très simple et malheureusement tout à fait concret !

Il n'existe aucune assurance pour prendre en charge ce risque : **un incident grave avec un appareil civil ou militaire pourrait suffire à remettre en cause tout le travail réalisé depuis près de 15 ans** pour faire admettre puis conforter notre présence auprès des instances civiles et militaires ainsi qu'au sein des fédérations aéronautiques.

Chacun en est-il bien conscient ?

Notre organisation : sur quoi repose-t-elle ?

- Au niveau de la FFVL tout d'abord, la mission EA est constituée d'un coordinateur technique assurant, en lien direct avec le président, le suivi des relations avec les instances concernées ainsi qu'avec les autres fédérations aéronautiques et sportives regroupées au sein du CNFAS et, en interne, la coordination globale de la mission EA de la FFVL.

C'est le périmètre des 7 DSAC qui détermine le découpage et la répartition

des secteurs géographiques pour la mission fédérale, dont l'organisation est basée sur un réseau très important de référents EA. Les représentants CCRA-GALS (structure de référence pour les échanges concernant les modifications d'espaces) qui assurent une mission interrégionale, sont les points d'appui prioritaires : ce sont eux qui assurent, en complément, le lien avec les référents EA des ligues et CDVL. Toutes les informations pratiques concernant cette mission sont disponibles sur le site Web fédéral. <http://federation.ffvl.fr/actus/mission-espace-aerien-ea>.

- Par ailleurs chaque fédération membre du CNFAS dispose d'un expert EA : ce groupe technique assure le suivi des dossiers importants et favorise les liens entre les représentants des fédérations. En prolongement, un séminaire annuel d'échange est organisé chaque année, regroupant les représentants de toutes les fédérations.

C'est à ce niveau du CNFAS que les fédérations unissent leurs efforts et se répartissent les rôles au sein des différents groupes de travail nationaux en fonction de leurs problématiques spécifiques respectives. Ainsi, à titre d'exemple, la FFVL est-elle plus particulièrement active dans les GT concernant les domaines de la modification de statut d'espaces et

de l'amélioration de l'information aéronautique.

Dans ces domaines, quelques-uns des résultats importants obtenus récemment :

- les cartes au 1/250 000, l'évolution de la carte au 1/500 000 (SFC/FL115), l'évolution de l'information concernant le RTBA (réseau très basse altitude de la Défense) ;
- les demandes d'avis pour la création d'espaces temporaires, la création des GT pour la simplification de l'espace aérien, l'évolution du dossier lié au Tour de France, la restructuration des ZIT actuellement en cours ;
- les déclassements d'espace obtenus dans les TMA de Strasbourg, Luxeuil, Nancy-Ochey, la révision du découpage initial très défavorable de Grenoble.

Ne nous leurrons pas cependant, la défense de nos intérêts en matière d'espace aérien est un sujet qui se conjugue au quotidien et les préoccupations pour les mois et années à venir ne manqueront pas : le développement des procédures GNSS (approches GPS) et celui des activités drones civiles et militaires nécessiteront une très grande vigilance pour ne citer que ces deux exemples.

L'arrivée de Ghislaine Mougnot : un renfort précieux.

Pour terminer par une note très positive, le « Recrutement », début 2012, d'une nouvelle bénévole particulièrement bien au fait de tous les aspects liés à ce domaine de l'espace aérien au sein du groupe technique du CNFAS est un vrai point de satisfaction. Ghislaine Mougnot, jusque là en poste à la DSAC du Sud-Est, a en effet accepté de rejoindre notre groupe pour mettre toutes ses compétences au service des fédérations membres du CNFAS. Elle assure une coordination des dossiers et représente le CNFAS au sein des différents CCRA-GALS. Pour lui permettre de mieux faire

connaissance avec nos activités au plus vite, Jacky Bouvard, notre référent au CCRA-GALS SE, s'est chargé d'organiser pour cela un rendez-vous à la Sainte Victoire avec Loïc Duperier pour un vol biplace mémorable.

Voir en encadré le message envoyé par Ghislaine à l'issue de son vol et les preuves en photo : **un grand merci à Loïc pour sa prestation parfaite.**

« Un incident grave avec un appareil civil ou militaire pourrait suffire à remettre en cause tout le travail réalisé depuis près de 15 ans »

Ma conclusion tient en une phrase : l'espace aérien c'est véritablement l'affaire de tous, ce qui signifie bien que,

conjugué autrement, c'est l'affaire de chaque pilote, quel que soit son niveau, ses projets et ses formes de vol favorites.

Gérard Delacote, 

« bonsoir, Je ne résiste pas à l'envie de vous dire le plaisir que j'ai eu ce soir grâce à Loïc à qui je veux envoyer tous mes remerciements pour le magnifique vol qu'il m'a offert en parapente. Sincèrement, je ne pensais pas que je prendrais un aussi grand plaisir car je vous assure que j'appréhendais le vol. En fait Loïc est un grand malin car il m'a appelé ce matin pour le vol ce soir sur la Sainte Victoire, ce qui ne m'a pas laissé le temps de gamberger. La météo était excellente, l'instructeur adorable, quoi rêver de mieux ? Par contre, le vol était je pense un peu mérité après la montée du parking jusqu'à l'aire de décollage ; après l'effort, le réconfort mais que j'ai souffert pour monter !

Mille mercis à tous car c'est grâce à vous que j'ai pu faire ce vol qui restera un beau souvenir ; je ne serai pas grivoise en vous disant que j'ai pris mon pied en m'envoyant en l'air car ce pourrait tellement être mal interprété...

Trêve de plaisanterie, merci, merci, merci !

La preuve en photos ci-jointe. Je vous souhaite à tous un très agréable week-end et bon vol pour certains.

Ghislaine,

qui va faire de beaux rêves ce soir si elle n'a pas trop mal aux jambes »

GHISLAINE MOUGNOT EN VOL AVEC LOÏC

