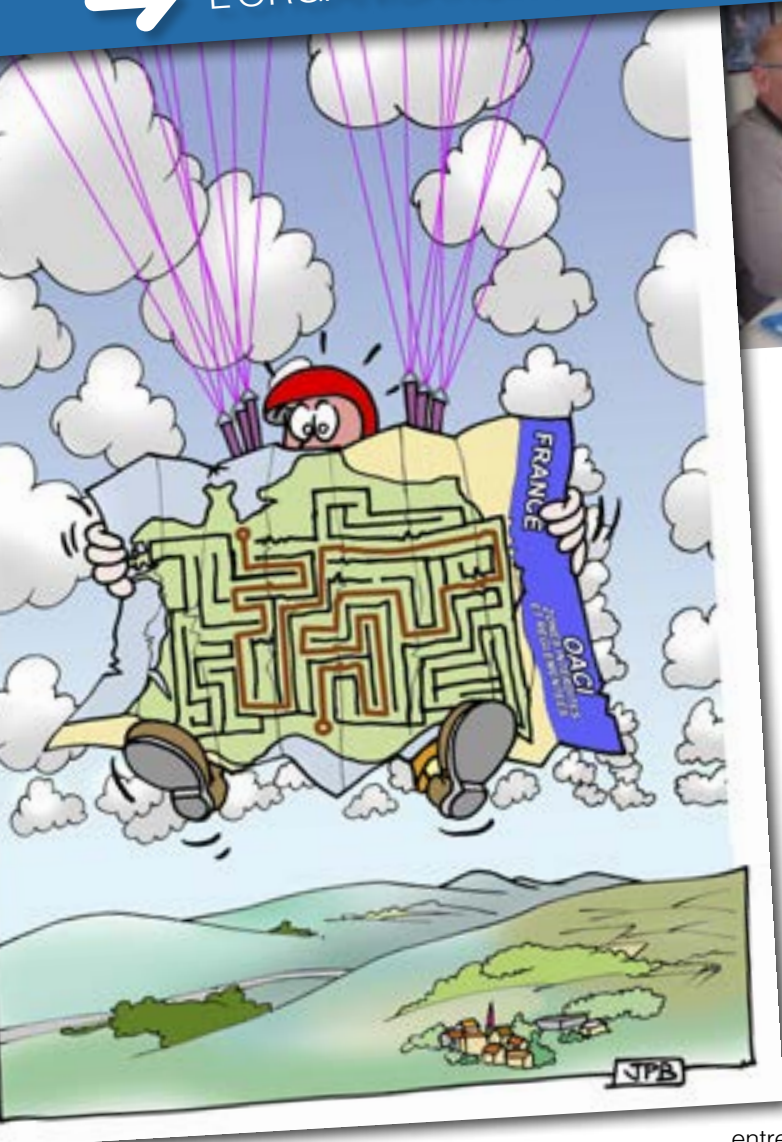


## → L'ORGANISATION DE L'USAGE DE L'ESPACE AÉRIEN



### Un conseil pour la coordination

Depuis 2008 le CNFAS4 rassemble les neuf fédérations de l'aviation légère et sportive (FFA, FFAM, Montgolfières, FFG, FFP, FFPLUM, FFVL, FFVV, RSA) afin d'assurer leur coordination lors des concertations avec les organismes (SNA, DIRCAM...) qui portent les projets de modification des zones aériennes. Il permet aussi de maintenir une bonne solidarité

entre les différentes fédérations malgré leurs spécificités.

### Une mission pour le vol libre

Pour la FFVL, une « mission espace aérien » regroupe les représentants du vol libre au sein des CCRAGALS ainsi que les référents espaces aériens des ligues et CDVL afin qu'ils se forment mutuellement et renforcent leur capacité d'action dans la défense des intérêts de l'ALS5 en général et du vol libre en particulier pour l'utilisation de l'espace aérien.

1 Comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive

2 Directions de la sécurité de l'aviation civile inter-régionales

3 Comités régionaux pour la gestion de l'espace aérien

4 Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives

5 Aviation légère et sportive

### Des comités pour la concertation

Deux fois par an, au printemps et à l'automne, les usagers de l'espace aérien (aviation marchande et de loisir) sont invités à participer aux réunions d'un des sept CCRAGALS<sup>1</sup> chargés en France d'émettre un avis sur les projets de création, modification ou suppression, à titre permanent, des différentes zones ou localisations d'activités au sein de l'espace aérien. Les sept DSAC IR2 sont les structures de la DGAC chargées de l'organisation de ces comités dont les avis sont ensuite communiqués aux CRGEA<sup>3</sup> chargés d'approuver les projets.

### Les actions 2017 pour le vol Libre dans le Nord-Est

#### • Suppression de la LF P 30 de Moronvilliers

Depuis le printemps 2012, suite à la découverte de documents indiquant que les installations de détonique du CEA à Moronvilliers près de Reims étaient transférées à Valduc près de Dijon, la suppression de la zone P 30 a été demandée.

Le ministère de la Défense saisi du problème a prévenu que c'était une décision du ressort des services du Premier ministre et qu'elle prendrait du temps.

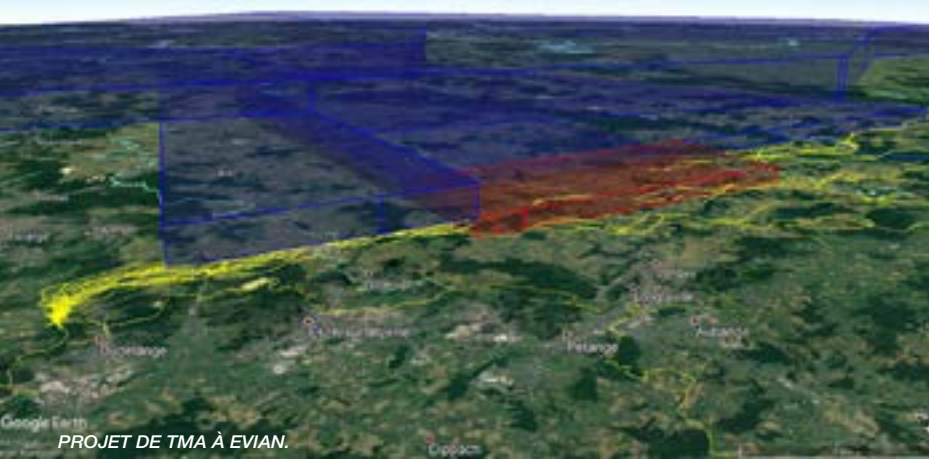
Après de nombreux rappels et une relance de la DTA par courrier de la DSAC NE au printemps 2017, la suppression de la P30 apparaît enfin « en attente de publication » dans l'extrait du compte rendu du CRG Nord-Est du 10 octobre 2017.

Peut-on espérer sa suppression des cartes aéronautiques et de l'AIP à la prochaine publication au printemps 2018 ? Nous le saurons bientôt.

#### • Défense du protocole de Houéville.

En 2016, le commandant en second de l'Esca 1C de la base de Nancy-Ochey demande la mise à jour du protocole du 22 octobre 2008 jugé non réglementaire. Il estime que la dérogation à l'obligation du contact radio pour les PUL évoluant dans la CTR Nancy-Ochey ne doit plus y figurer.

Après négociation, une lettre d'accord (LOA) associée à une ZRT remplace le protocole. Elle est publiée le 1<sup>er</sup> juillet 2017. Elle autorise le vol libre local (soaring) dans le périmètre de la



ZRT jusqu'à une altitude de 2 000 pieds. La ZRT devra être renouvelée chaque année.

Les dispositions de la LOA ne permettent pas le départ en vol de distance ; il reste toutefois possible de contacter la tour pour obtenir une autorisation en cas d'inactivité ponctuelle de la base.

La création d'une zone permanente telle que la R92 de Pagny, un moment envisagée puis refusée, aurait été une meilleure solution pour éviter les NOTAM à répétition.

### Projet de création d'une TMA au nord de la base d'Étain.

Le 1<sup>er</sup> août 2017 la SDRCAM-Nord annonce la création d'une procédure IFR sur la plateforme d'Étain-Rouvres pour l'accueil d'avions gros porteurs (*A400 M ou avions gouvernementaux*) ; pour ce faire il y a nécessité de créer une TMA Étain supplémentaire au nord de la CTR.

Les représentants de l'ALS, notamment la FFVV et la FFVL, expriment leur désaccord sur ce projet. La FFVL signale que cette TMA se situe sur la trajectoire du vol libre de distance depuis le site de Volmerange-Kantzen.

Après plusieurs réunions de concertation, la SDRCAM-Nord finit par accepter l'activation de cette TMA par NOTAM pendant toute l'année.

Cette solution limite la contrainte, pour les pilotes de vol libre, de consulter les NOTAM avant tout départ de Volmerange. Tout pilote de distance étant censé le faire avant de se mettre en vol, ce devrait être une contrainte limitée.

### Projet de création de trois RMZ à Colmar.

Le 4 juillet 2017 le SNA NE réunit les fédérations à Strasbourg pour lancer l'étude d'une RMZ à Colmar. Malgré le désaccord de celles-ci, le 3 août le projet de SUP AIP pour la création de trois RMZ leur est envoyé pour avis.

Fin août les fédérations adressent un courrier au SNA NE rappelant les questions qu'elles ont posées et réclamant qu'il y soit répondu. Dans l'attente l'ajournement du SUP AIP est demandé.

Elles seront entendues au CCRA-GALS du 11 septembre ; le SNA-NE doit effectuer une nouvelle phase de concertation avec les fédérations. Le dossier est différé au CCRA-GALS NE de printemps.

Le 7 novembre le SNA NE organise une réunion et y présente à nouveau son projet dessiné à partir des schémas de procédures d'atterrissage IFR. Aucun autre élément n'étant apporté, les représentants des fédérations informent le SNA qu'ils ne s'exprimeront qu'après le séminaire du CNFAS du 3 février 2018 où la problématique des ATZ RMZ TMZ sera examinée dans un cadre national.

Par courrier du 22 janvier le SNA NE informe que « *L'expérimentation pourrait commencer fin mars, début avril 2018, en concomitance avec la suppression de l'itinéraire VFR recommandé à l'ouest de Colmar. Cette date a été retenue en vue de couvrir la période printemps/été et de manière à pouvoir organiser un rex à l'automne 2018. La demande est prête à être exprimée auprès du BEP Nord-Est qui, compte tenu des délais requis par le SIA, doit disposer rapidement des éléments de publication* ». Il ajoute : « *Nous tiendrons compte bien entendu et autant que possible des informations que vous pourriez nous communiquer suite à la réunion nationale du CNFAS du 3 février prochain* ».

Suite au séminaire du CNFAS du 3 février les fédérations réunissent les éléments d'appréciation sur les projets de RMZ et constatent clairement que celui de Colmar est le plus grand de France pour le plus petit nombre de mouvements commerciaux. Elles notifient au SNA NE qu'elles s'y opposent et

qu'elles rendront un avis défavorable au prochain CCRA-GALS du 29 mars si le projet n'est pas réduit.

Dans le même temps les fédérations ont la surprise de recevoir un courrier de la DSAC NE lançant une consultation pour un « *projet de SUP AIP relatif à la création d'une RMZ au profit de l'aérodrome de Colmar-Houssen (LFGA) du 29 mars au 7 novembre 2018* ». Il n'y est même plus question d'expérimentation. Cette consultation pour un projet de RMZ tout ficelé est faite suite à une demande du SNA NE datée du 19 janvier. Le SNA entend-il vraiment tenir compte des avis de l'ALS ?

Le 8 février le CNFAS rappelle à la DSAC NE sa demande que soit émis un avis défavorable à ce projet de SUP AIP dans l'attente d'une véritable concertation. La DSAC NE répond « *qu'il sera tenu compte de nos remarques* ». Pouvons-nous l'espérer ?

### Conclusion

Le récit de ces quelques exemples montre qu'il faut être présent là où ça se décide. Nous pouvons parfois être entendus et contribuer à réduire l'impact de projets néfastes à nos disciplines ou mieux reconquérir de l'espace. J'espère qu'il a aussi été une bonne illustration du travail des référents espaces aériens de la FFVL et que des vocations vont naître pour rejoindre la « *mission* ».

Patrick Barthe 

PROJET DE RMZ AÉRODROME DE COLMAR.

