

À l'occasion de l'enquête FSVL 2024 auprès des membres, une question sera posée sur les récepteurs radio. L'OFAC nous demande de livrer des précisions complémentaires à ce sujet.

L'OFAC prévoit, dans un avenir proche, de ne plus autoriser l'accès aux zones HX inactives (CTR/TMA) qu'avec une radio de vol ou au minimum un récepteur radio. Les récepteurs ne nécessitent pas de concession ni de formation quelconque et sont vendus aux alentours de CHF 150. Se renseigner sur le statut par téléphone, ce qui permet d'accéder à un espace aérien pour un certain temps sans radio, ne serait alors plus autorisé. La procédure fonctionne déjà parfaitement sur les aérodromes suivants: Meiringen, Alpnach-Buochs-Emmen et la TMA de l'approche sud à Bâle (secteurs Tango).

La question posée dans l'enquête auprès des membres est la suivante:

En cas de renforcement du concept HX, achèterais-tu un récepteur radio?

L'OFAC souhaite aussi que nous communiquions les explications suivantes en complément de cette question, une requête à laquelle nous accédons volontiers:

Concernant l'enquête relative au récepteur radio et à sa pertinence, il nous paraît essentiel que les personnes interrogées aient aussi conscience du contexte sous-jacent, et notamment des points suivants:

1. En Suisse, l'environnement aéronautique se caractérise par une topographie exigeante, une grande variété de parties prenantes aux différents besoins et, surtout, une configuration étroite de l'espace aérien. Dans un tel environnement, il s'avère particulièrement important d'appliquer des restrictions de l'espace aérien disponible de manière dynamique, efficace et adaptée aux besoins.
2. L'optimisation de la structure et de l'exploitation de l'espace aérien (Flexible Use of Airspace, FUA) est l'un des objectifs déclarés de la nouvelle stratégie d'infrastructure de l'espace aérien et de l'aéronautique en Suisse (AVISTRAT-CH), qui doit être facilitée par le biais du développement de processus, l'exploitation de nouvelles options technologiques et l'exigence de directives relatives à l'équipement.
3. Dans un passé récent et compte tenu de besoins en pleine évolution (procédures de vol assistées par satellite sur/pour de nouvelles pistes, procédures IFR pour hélicoptères, LP24, etc.), la nécessité d'une utilisation plus efficace et dynamique de l'espace aérien a augmenté.
4. Les évolutions technologiques à venir vont encore accroître cette nécessité, et donc la pression sur une utilisation plus dynamique de l'espace aérien (UAS, UAM, etc.).
5. Une utilisation plus dynamique de l'espace aérien permet aussi une désactivation plus rapide, les espaces aériens inutilisés peuvent ainsi être mis plus vite à la disposition d'autres utilisateurs.
6. Compte tenu de la mise en œuvre progressive des espaces aériens aux horaires HX («Concept HX») et de l'absence de directives internationales à ce sujet, aucune application homogène ne s'est imposée dans le concept actuel d'exploitation desdits espaces aériens, il n'y a donc pas de compréhension conceptuelle homogène parmi les parties prenantes.
7. C'est pourquoi l'Airspace Design Expert Teams (AD ET), sous la houlette de l'OFAC, travaille actuellement au développement du concept HX.
8. Les utilisateurs de l'espace aérien doivent être joignables au sein des espaces HX, une condition préalable impérative à l'utilisation plus dynamique de l'espace aérien visée dans le cadre du nouveau concept HX.
9. Cette joignabilité est déjà prévue dans le concept HX actuel par le biais d'une écoute obligatoire de la fréquence, conformément à la publication des informations aéronautiques.
10. Au sein de l'environnement technique actuel et à court terme, seule l'écoute obligatoire de la fréquence par radio permet d'assurer une joignabilité de la qualité et de l'intégrité nécessaires.
11. Se rendre joignable par le biais d'un récepteur radio constitue une alternative avantageuse pour les libéristes, tant en termes de frais d'acquisition que d'utilisation (pas de concession ni de certificat de capacité nécessaire).
12. Par ailleurs, l'écoute obligatoire de la fréquence peut améliorer l'appréciation d'une situation donnée lors de vols dans les espaces aériens HX inactifs, puisque les transmissions radio sans accusé de réception de vols (IFR, notamment) comme ceux des hélicoptères de secours, par exemple, peuvent être reçues par les autres utilisateurs de l'espace en question (comme les libéristes), qui ont alors la possibilité de réagir au plus vite.
13. Dans l'ensemble, les espaces aériens HX représentent une part relativement restreinte de tout l'espace aérien de Suisse, qui restera donc accessible à très grande échelle sans utilisation d'une radio.
14. Selon l'art. 12 OACS, en cas de CTR inactive, une restriction supplémentaire s'applique à la pratique du vol libre à une altitude inférieure à 2000 ft et à une distance de 5 km des pistes.
15. Le groupe de travail FASST-CH de l'OFAC considère actuellement une évolution de l'écoute obligatoire de la fréquence par le biais de nouvelles technologies, évolution qui pourrait être prise en compte à long terme dans la mise en œuvre d'«AVISTRAT».
16. L'utilisation de nouvelles technologies («Solution appli», p. ex.) nécessiterait probablement un concept similaire avec des délais d'application, concept qui sera proposé dans le cadre du nouveau concept HX de l'AD ET et constituera donc aussi un avantage à long terme.