

## RECOMMANDATIONS DE L'UFCNA CONCERNANT LE PROGRAMME CALIPSO

### 1. Rappel

La DGAC a démarré en 2006 le programme national CALIPSO de classement des avions légers en fonction du bruit qu'ils émettent dans certaines configurations de vol. Cinq classes sonores (de A, la moins bruyante à D, la plus bruyante) ont été ainsi définies, chacune comportant 30 sous classes. La demande de classement n'est pas obligatoire et doit être envoyée par le propriétaire à la DGAC. Soit un avion du même type a déjà été classé, une équivalence est alors établie, soit il faut procéder à des mesures sur site. La procédure de classement était gratuite jusqu'à une date récente.

Le programme CALIPSO n'est pas encore terminé. En effet la flotte comprend en France plusieurs milliers d'aéronefs légers et moins de 900 aéronefs sont classés en juin 2018 (cf. site DGAC). Ils correspondent cependant, en général, aux avions les plus utilisés, les riverains sont donc la plupart du temps en droit de demander que les avions basés sur leur aéroport soient classés.

Le projet CALIPSO a déjà été présenté dans la plupart des CCE mais, à notre connaissance aucun bénéfice n'en a, jusqu'à ce jour, été tiré pour les riverains, raison de plus pour coordonner dorénavant nos demandes. Il est à noter que la DGAC se refuse à tirer quelque conséquence que ce soit du bon ou mauvais classement d'un avion. Elle propose même, dans un courrier que nous avons récemment reçu, que des "privilèges de vol" soient accordés à un avion même très bruyant (classe D) du fait même qu'il soit classé. On peut donc logiquement se demander ce qui pourrait justifier que la DGAC ait consacré autant d'énergie et dépensé des deniers publics pendant plus de 10 ans.

### 2. Les recommandations de UFCNA

De manière à coordonner nos efforts, l'UFCNA recommande que les différentes associations adoptent des positions communes sur les points suivants:

1. Obtenir pour chaque aéroport la liste complète et actualisée de tous les aéronefs basés avec leurs caractéristiques principales ainsi que leur indice de bruyance sonore lorsqu'ils ont été classés suivant CALIPSO.

2. Exiger que les avions autorisés à faire des tours de piste (TDP) soient en classe A (la moins bruyante). Les avions non classés A n'auront donc plus la possibilité de faire de l'écologie.

Par ailleurs, nous rappelons que certaines restrictions d'exploitation (dimanche après midi par exemple) sont déjà imposées aux avions d'écologie sur la plupart des aéroports.

### 3. En résumé

Le programme Calipso a enclenché un processus dont nous devons favoriser le développement final car, même avec ses insuffisances, il nous permet de savoir objectivement quels sont les avions qui sont les plus bruyants. En effet notre seule possibilité était jusqu'à ce jour, de nous fier à l'existence ou non d'un silencieux d'échappement mais l'expérience montre que ce critère est loin d'être efficace.