

Paris, le 12 Décembre 2017

Communiqué « 8.33 »



Le passage des radios en 8.33 est un sujet majeur tant pour la sécurité des vols que pour l'équilibre financier de nos clubs. Aussi, les experts du GT Espaces Aériens du CNFAS suivent ce dossier avec la plus grande vigilance.

Récemment, la DGAC / DSNA et le CNFAS se sont rencontrés pour faire le point sur le plan de conversion des fréquences de 25Khz vers le 8.33Mhz, plan de conversion qui doit réellement commencer à affecter les activités aéronautiques à partir de 2018.

La DSNA nous a annoncé que le passage au 8.33 était inéluctable mais que Septembre 2018 serait le point de départ du processus de conversion, soit un report salvateur de 8 mois. Nous avons eu la confirmation qu'un sursis sera accordé jusqu'au 1^{er} janvier 2021 pour les espaces de classe G, E, les AFIS, les aérodromes « Auto-Info » ainsi que le maintien d'un certain nombre de fréquences utilisées par les fédérations sportives. Ce dont nous nous félicitons.

Mais ces reports, certes appréciables, ne règlent pas tous les problèmes, loin de là (!), aussi les discussions doivent se poursuivre pour trouver des solutions transitoires concernant les espaces contrôlés.

En effet, jusqu'en 2021, la DGAC va maintenir des fréquences d'aérodromes contrôlés et de SIV en 25Khz pour les aéronefs d'Etat. Aussi, il paraît difficilement concevable d'en interdire l'accès aux aéronefs civils non encore équipés de 8.33. Il s'agit avant tout d'une question de sécurité des vols, sujet devant être une priorité pour tous les acteurs de la sphère aéronautique.

Cette décision d'interdiction de pénétration des espaces C et D, si elle était maintenue, poserait également des problèmes économiques importants à de nombreux clubs, toutes fédérations confondues, pour poursuivre leurs activités.

Aussi, les fédérations du CNFAS estiment qu'il faut poursuivre les discussions sur de nombreux points du plan de conversion, et notamment (sans que cette liste soit exhaustive) il faut impérativement trouver des solutions pour :

- les clubs basés sur des terrains situés dans des CTR de classe D ;
- les clubs qui dépendent d'un protocole basé sur le contact radio pour accéder aux espaces D ;
- tous les pilotes qui évoluent dans une région complexe et qui n'ont pas d'autre choix que d'accéder aux services du contrôle pour assurer leur mobilité et leur sécurité ;
- les pénétrations dans des classes C & D incluses dans un SIV où le contact est établi en 25khz.

Le CNFAS ne manque pas de faire des propositions constructives avec ses experts et continuera à le faire pour trouver des solutions adaptées à cette difficile phase transitoire.

Pour les Présidents du CNFAS,

Jean-Luc Charron
Délégué Général

