



Paris, le 14 Décembre 2017



Monsieur Le Directeur
DSNA – DGAC
50 Rue Henry Farman
75720 PARIS CDX 15



N.Réf. CNFAS17-754 JLC/FL/DS
Objet : Passage au 8.33Mhz sur le territoire français

Monsieur Le Directeur,

La réunion CNFAS/DTA/DSNA du 7 décembre a permis de connaître certaines modalités pratiques concernant le passage au standard de fréquence 8,33 sur notre territoire.



Cette réunion avait été initiée lors de la dernière rencontre en Octobre, en effet, l'urgence d'une 2è réunion avec une approche plus technique ayant émergé lors de cette 1ere rencontre.

Les Présidents des fédérations du CNFAS se félicitent d'avoir désormais un calendrier qui leur permet de pouvoir travailler avec leurs experts et leurs clubs et de connaître la position de la DGAC (DSNA- DTA) sur cette mise en œuvre.



Cependant, les éléments qui nous ont été communiqués ne nous paraissent pas suffisants pour assurer dans de bonnes conditions d'exploitation la transition de nos aéronefs vers le standard 8.33. Un travail supplémentaire nous paraît nécessaire pour trouver des solutions aux problèmes techniques que nous avons soulevés.



Lors de la réunion du 7 décembre, une liste de terrains nous a été présentée comme devant faire partie du premier déploiement au standard 8,33 au 1^{er} septembre 2018. En séance il a été prévu d'amender cette liste avant de nous la soumettre à nouveau, enlevant par exemple les aérodromes qui manifestement à première vue n'avaient pas lieu d'y figurer. Mais, d'une part, cette liste ne nous a finalement pas été transmise et, d'autre part, l'échange sur cette liste ne suffira pas car les discussions lors de la rencontre du 7 décembre ont bien démontré que le travail technique n'était pas totalement abouti.



Notamment, et sans que cette liste soit exhaustive, il faudrait apporter des réponses techniques aux questions posées sur :

- les aéronefs non encore équipés 8.33 basés sur les aérodromes passés en liste 8.33 ;
- les clubs de vol à voile basés sur les aérodromes situés dans des CTR de classe D ;
- les protocoles vol à voile basés sur le principe du contact radio pour permettre l'accès à la classe D ;
- les protocoles de voltige dans les espaces associés ou sur l'aérodrome ;
- les procédures de transit (motorisés ou pas) dans les espaces associés ;
- les aérodromes en général si les fréquences ATIS passaient de façon uniforme au standard 8,33.



D'une manière plus générale, il nous semble qu'il faudra apporter une réponse transitoire sans doute au cas par cas pour toutes les activités qui évoluent à partir d'un terrain situé dans un domaine contraint au niveau des espaces contrôlés.



Ainsi, il nous a été expliqué que des fréquences SIV seraient maintenues en 25Khz jusqu'en 2021, ce dont nous nous félicitons, mais que des aéronefs civils non 8.33 ayant établi un contact radio avec un SIV en classe G ou E se verraient sans doute interdits de traverser des espaces en classe D ou C inclus dans cette SIV. Nos experts insistent sur le point que nous travaillons depuis le 5 septembre 2013 dans le cadre de l'AIC A 09/13 qui prévoit au § 2.2.2 que les aéronefs non équipés 8.33 pourront utiliser les espaces et aérodromes « dont les fréquences ATS seront maintenues en 25 kHz, par dérogation approuvée par la commission européenne (article 14). Les dérogations ne seront pas délivrées à des aéronefs [Note : par exemple, civils ou militaires] mais prendront la forme de fréquences ATS maintenues en 25 kHz dans certains espaces et publiées dans l'AIP ».

Ceci semble l'exact contraire de ce qui nous a été présenté Jeudi dernier, mais peut-être avons-nous mal compris ?

Par ailleurs, et de manière générique, l'accès aux espaces contrôlés est parfois pour les usagers une nécessité pour garantir la sécurité des vols. Aussi, il est difficilement compréhensible qu'une différence puisse être faite entre les usagers « Défense », « aéronefs d'Etat » d'une part et les usagers civils d'autre part, dans le cas, par exemple, de la nécessité d'effectuer un déroutement sur un aérodrome contrôlé pour mauvaise météo. Aussi, le CNFAS souhaite que cette question soit abordée car les fédérations ne peuvent accepter que des dispositions réglementaires de principe mettent en jeu la sécurité de leurs pratiquants, alors que les fréquences existent.

Considérant que, devant la proximité des échéances, une vraie concertation technique est nécessaire, au nom des présidents des fédérations du CNFAS, je vous remercie d'envisager la mise en place d'un groupe de travail technique entre la DSNA/DO et les experts du GT Espace aérien du CNFAS permettant de gagner en temps et en efficacité.

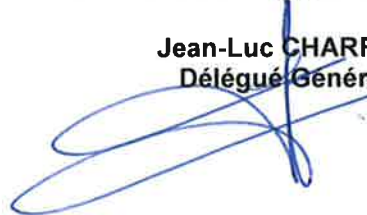
Le GT Espace aérien du CNFAS a d'ores et déjà entrepris d'identifier les aérodromes et espaces impactés et va lancer l'identification plus fine du niveau d'équipement des aéronefs auprès des clubs concernés, permettant ainsi un état des lieux plus précis.

Enfin, Il nous paraît également nécessaire de revenir sur la question du dossier de subventionnement de ces radios par l'Union Européenne ; en effet, le principe de non rétroactivité de l'aide est problématique car elle est contre-productive par rapport à la nécessité affichée de s'équiper au plus vite en 8.33Mhz.

Dans l'attente de votre retour, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pour les Présidents du CNFAS,

Jean-Luc CHARRON
Délégué Général



Copie :

- Patrick Gandil – Directeur Général de la DGAC
- Patrick Amar - Directeur de la MALGH
- Alain Vella – Adjoint au directeur de la MALGH
- Patrick Cipriani – Directeur DSAC
- Gilbert Guicheney – DSAC NO
- Présidents des fédérations membres
- GT EA CNFAS