

28 janvier 2016

GT TWR DU 08 JANVIER 2016

Note sur les extensions horaires

Le SNNA-FO déplore le manque d'ambition de la note sur les extensions horaires (validée en CT DO où seul FO s'est opposé) et les interprétations effectuées dès sa publication, en réponse la DO assure qu'un point sera effectué en Octobre 2016 afin de l'amender si des dérives sont relevées.

Interface TWR/APP

Les avancées sur ce point sont aussi timides mais au fil des réunions il a été acté que le contrôleur d'aérodrome puisse constater la séparation radar. A cette fin une expérimentation sera menée sur le terrain de Béziers, choisi pour la disponibilité du simulateur et de la subdivision instruction de Marseille.

Le SNNA-FO a demandé un cadrage en cas de transfert direct d'un IFR de la TWR vers les CRNA (APP fermée, espace déclassé en G). Il nous est proposé d'amender les MANEX et LOA existantes entre CRNA et APP ; dans ce cadre la DO confirmera aussi la phraséologie à employer lors de l'utilisation des SID jusqu'à la butée de la CTR.

La DO reconnaît que la demande du SNNA-FO pour la mise en place du système MSAW dans les TWR est légitime. Mais les contraintes techniques (uniformisation des sources radar, artifice à mettre en place pour savoir quel contrôleur a l'aéronef en compte) font que la question n'est pas simple ! Espérons qu'elle ne restera pas en suspens.

SDRH propose d'intégrer dans les PCU des contrôleurs d'APP une formation à dispenser sur les terrains satellites afin que ces derniers soient sensibilisés aux environnements, matériels et méthodes de travail.

Espaces

Le SNNA-FO a demandé la création d'ATZ pour sécuriser la circulation d'aérodrome des terrains contrôlés de classes G. Les incidents se succèdent, particulièrement en région parisienne, mais aussi à Colmar (où nous avons rappelé notre refus d'itinéraire, même provisoire). Grenoble-Le Versoud est aussi concerné.

La DTA travaille avec la DIRCAM et des zones de types RMZ (radio obligatoire) et TMZ (transpondeur obligatoire) devraient pouvoir être mises en place pour remplacer les zones R de Toussus, Muret et Colmar (en cours de création). Pour les autres, il faudra attendre le rendu du Directoire de l'Espace Aérien de fin 2016.

Encadrement et support aux sièges des SNA

Sans surprise l'administration nous a fait l'apologie de la création d'un poste de Chargé d'Affaires par SNA, rajoutant qu'il n'y aurait pas de généralisation des ACCA contrairement à la demande formulée à maintes reprises par le SNNA-FO dans ce GT et autres instances !

Nous avons donc demandé à la DO de dresser une liste exhaustive des tâches des CCA (en constante augmentation) et de faire un bilan de l'état des lieux afin d'évaluer concrètement la charge de travail locale et de vérifier qu'elle puisse être absorbée par une SEULE personne ! Nous avons aussi renouvelé notre demande de création de postes d'ACCA sur tous les terrains, en particulier ceux à fort trafic et en insistant sur ceux de Région Parisienne ; car la proposition de l'administration ne résout pas les problèmes locaux (continuité de l'encadrement, management, formation, relations avec les usagers...).

C'est bien mal connaître le travail de terrain.

A défaut de la généralisation d'ACCA sur tous les terrains de RP, nous avons demandé que la fiche de poste des CCA soit revue dans le but de l'alléger !

A court d'arguments, il nous a été proposé d'étudier le renforcement des tâches des Instructeurs Régionaux du SNA RP ! Comme s'ils n'étaient déjà pas assez occupés ! Puis une autre piste hallucinante a été avancée : des contrôleurs pourraient assurer l'intérim en cas d'absence des CCA ! L'administration arcboutée sur un refus injustifié n'est pas en manque d'imagination !

Remote TWR

Un point a été fait sur l'étude de la mise en place d'une Remote TWR à Saint Pierre où les contrôleurs assureraient le contrôle à distance des trafics IFR de Miquelon. Le service AFIS rendu par la DSN sera ainsi remplacé par du contrôle. En parallèle l'OACI adapte la DOC 4444 pour rendre ce contrôle à distance possible. A voir...

