



25 novembre 2013

GT SECURITE

Indicateur de sécurité

L'année 2013 est un bon cru, du moins en ce qui concerne l'atteinte des objectifs de sécurité.

Les indicateurs du nombre d'événements significatifs sont en baisse constante, la durée de traitement des incidents reste respectable, même si pour FO, le retour vers les agents est lui beaucoup plus aléatoire, en fonction de la taille de l'organisme et des moyens humains pour s'y consacrer.

Les HN en CRNA, CDG, Orly et d'autres approches (LL, MN, ML, SB, BO, BD, ST) sont aussi en diminution, tout comme les RA-TCAS et cela dans un contexte de reprise avérée de trafic surtout pendant la période estivale.

Tout irait donc bien dans le meilleur des mondes si les indicateurs de charge des CRNA n'avaient pas explosé durant l'été 2013, principalement au CRNA de Bordeaux et de Reims.

Dans les basses couches on notera également l'augmentation inquiétante du nombre de pénétrations illicites de VFR en espace aérien contrôlé (A, C, D).

Compatibilité IFR/VFR en espace de classe D et E

Au vu des derniers chiffres et d'une réalité opérationnelle quotidienne, FO dénonce depuis 20 ans l'aberration de l'existence de la classe E et demande de manière récurrente sa disparition pure et simple.

Pour FO, il va de soi que, pour aller dans le sens de la sécurité, la DO, la DSNA, ainsi que la totalité de la DGAC et de ses directions se doivent d'afficher une volonté politique forte de remanier l'espace aérien français en concertation avec les usagers (FFA, FFPLUM).

FO rejette les projets de la note de la DO incitant les contrôleurs à "suggérer des manœuvres d'évitement aux aéronefs en rapprochement" dans ces espaces. Les outils à notre disposition ne nous le permettent pas, il devient aussi dangereux voire plus, de se référer à une image radar obsolète (norme de séparation 8NM ou moins) pour des manœuvres à effectuer entre des appareils beaucoup trop proches (2NM).

Même si nous consentons que de ne rien faire n'est pas une solution, les acteurs du contrôle sont conscients que le cadre judiciaire existant les met systématiquement sur la sellette.

Des solutions existent par une gestion anticipée des niveaux (ou altitudes) alloués en fonction des informations connues ou radar.

Dans tous les cas, il est pour nous prioritaire de trouver des solutions pérennes pour remédier à la gestion des conflits IFR/VFR en attendant une hypothétique disparition de la classe E et une évolution de la classe D en C.



Anomalies FDS

Octobre 2013, au CRNA-SO le FDS "oublie" de se déclencher entre 2 avions en rapprochement, tous deux "codés" 1000. L'analyse de cet incident jugé grave fait apparaître une erreur algorithmique du programme, anciennement adaptée pour les "anti-doublons" en mode A et dont les subtilités du mode S sont passées à la trappe. Lors d'une analyse plus poussée, un autre cas résiduel a été avéré.

Plusieurs questions sont alors soulevées :

- Comment est-il possible, après des études de sécurité pour la mise en place de tout nouveau système (ou adaptation sur un ancien), que l'on puisse se retrouver confronté à pareil loupé ?
- Pourquoi une FSS au CRNA-O en janvier 2013 qui évoquait la possibilité d'un tel incident n'a pas donné suite à des mesures correctives immédiates ?
- Quelles mesures conservatoires sont prises ?

Le matériel vieillissant de la DO est une fois de plus pris à défaut, la mise en place de technologies nouvelles sur des architectures dépassées met en souffrance et en danger la qualité de nos services ; de plus avant 2006, date de début du programme mode S, les études de sécurité telles qu'exigées aujourd'hui, n'étaient pas obligatoires.

Même s'il va de soi, que le FDS n'est pas un outil de contrôle, une communication sera faite rapidement vers l'ensemble des centres concernés (CRNA + APP) en attendant la mise en place promise rapidement d'un patch correctif prévu pour mi-décembre. La DO qui a déjà redonné une grande partie des séries de codes transpondeur ne peut pas se permettre un retour en arrière !!!

Consignes de relève en situation d'instruction

La discussion autour d'un projet de note DO qui vient fixer les règles de la séance d'instruction a soulevé un désaccord essentiellement sur la forme plutôt que sur le fond. Cette note tend à imposer à l'ISP une connaissance au sens strict du terme du niveau de l'instruit, une surveillance accrue de toutes les actions de contrôle (coordination, surveillance du trafic, instructions de contrôle) et un débriefing après relève hors positions de contrôle.

La réalité opérationnelle est parfois toute autre et les outils techniques, humains et organisationnels ne permettent pas partout de répondre aux prérogatives telles qu'imposées dans cette note.

Une rédaction alternative nous sera proposée ultérieurement afin de formaliser d'une manière plus générale des pratiques déjà mises en place et souhaitées par tous.

En conclusion, nous ne pouvons que nous réjouir du bon comportement des indicateurs de sécurité qui tend à prouver, si besoin était, de l'implication et du professionnalisme de tous les acteurs de la chaîne de sécurité.

Nous devons, cependant, rester vigilants à certaines déviations proposées par notre administration, et réitérer nos exigences pour le maintien d'un haut niveau de sécurité, de la nécessité de se donner les moyens tant humains que matériels, financiers et politiques.

Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO !

<http://www.fodgac.fr/fr/adhesion/>

Contact FO : F.QUENARD – L.NOTEBAERT

