

## 4 Flight reçoit enfin le GO intermédiaire

**VENDREDI 26 AVRIL : LA PROCEDURE GO / NO GO DE VALIDATION INTERMEDIAIRE DE 4F V<sub>OPS</sub> S'EST FINALEMENT CONCLUE POSITIVEMENT. GRACE AU TRAVAIL DES SERVICES DE LA DSNA (CENTRES OPERATIONNELS, DO ET DTI), UN ACCORD SE DEGAGE EN RESPECTANT LES CONTRAINTES DE COUT / FONCTIONNALITE / DELAI. IL ETAIT TEMPS : CE CHECK-POINT PARTIEL INITIALEMENT PREVU FIN MARS DERNIER, REPOUSSE FIN AVRIL A CAUSE DE NOMBREUSES MODIFICATIONS DEMANDEES PAR LES SERVICES TECHNIQUES, EST ESSENTIEL A LA POURSUITE DE L'ENSEMBLE DU PROGRAMME 4F.**

### 4 Flight, un programme en 3 phases

**V<sub>OPS</sub>** : la version initiale, pour le CRNA-E et le CRNA-SE.

**V<sub>RP</sub>** : spécifique au CRNA-N et aux approches de CDG et Orly, intégrant une interface à saisie rapide de données. (Les tours seront en SYSAT).

**V<sub>TARGET</sub>** : la version finale, qui intègre le serveur ERATO et l'aide à la détection de conflit qu'il procure. Cette version sera déployée dans les CRNA-O et SO puis E et SE en remplacement de la V<sub>OPS</sub>.

### Le nouveau planning 4F

Ce jalon obtenu, le travail sur V<sub>OPS</sub> va pouvoir continuer, et celui sur V<sub>RP</sub> devrait se concrétiser.

En effet, si dans les centres les détachés 4F à Athis sont prêts, peu de choses avancent au sein du SNA RP. Malgré un planning de préparation très ambitieux pour 2013, le projet ne peut pas avancer car le contrat industriel entre Thales et la DSNA sur V<sub>RP</sub> n'est pas encore signé. Pour l'instant, l'accord est attendu en fin d'année. Il devient urgent que des actions soient prises côté DTI et SNA RP pour préparer ce contrat et sécuriser le marché subséquent de fin d'année (étude des besoins et analyse de la réponse de l'industriel). Pour les mêmes raisons de contraintes calendaires (déploiement à Bordeaux et Brest en 2018), une évaluation de la V<sub>OPS</sub> par les centres de l'Ouest devient incontournable pour qu'ils puissent consolider leurs attentes et dé-risquer la négociation de la V<sub>TARGET</sub> prévue en 2014.

Pour le moment, les objectifs de mise en service opérationnel sont les suivants : 2016 pour V<sub>OPS</sub>, 2017 pour V<sub>RP</sub>, 2018 pour V<sub>TARGET</sub>.

**Pour le SNCTA, il est très clair que 2018 est une butée au-delà de laquelle il deviendrait critique pour la DSNA que l'ensemble des CRNA ne soit passé en environnement électronique avec un système de gestion de plan de vol dynamique.**

## Contexte européen

Au-delà du besoin urgent de modernisation de nos outils de contrôle, c'est bel et bien le contexte européen qui nous contraint.

L'évolution des systèmes de contrôle est rendue impérative pour construire le Ciel Européen et l'ensemble des ANSP (prestataires) doit se conformer aux Implementing Rules, sous peine d'encourir de fortes amendes de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Mais au-delà des amendes, qui seraient catastrophiques pour le budget DSNA, c'est la participation aux travaux de refonte de l'espace aérien européen qui est en jeu. Les ANSP incapables d'atteindre les standards verront leur sort décidé par les prestataires concurrents. Et l'histoire prouve que le « Coop-model » au sein du FABEC est pour le moins agressif et sans pitié...

## Implementing Rules (IR)

Pour cadrer l'homogénéité et la modernisation des outils de contrôle, la Commission Européenne a édicté des consignes auxquelles les ANSP doivent se conformer. La DSNA ne respecte déjà pas l'IR sur le Data Link (7 février 2013). Les autres jalons majeurs sont l'acquisition d'un système de traitement de plan de vol dynamique (ou plan de vol 4D), l'interopérabilité des systèmes entre ANSP et le mode S enrichi. **4F est LE projet de la DSNA pour répondre à ces IR exigées avant 2018.**

Le système de plan de vol 4D permet de mettre à jour le plan de vol (niveaux, routes et vitesses) en continu. Cela permet notamment d'intégrer les directes, et de réactualiser instantanément la situation à chaque modification des données de vol.

## 4F, un programme complet

4F est un système intégré utilisant une nouvelle IHM (interface homme-machine) avec :

- l'analyse radar de conflits : en directe, sur la route plan de vol dynamique,
- le filtrage contextuel en fonction de certaines données du vol : niveaux, points de la route, flux...,
- les services Data Link : transfert de fréquence et transfert de clairance,
- les paramètres Avion Descendants : Mode S enrichi,
- un STR : Artas,
- un nouveau système de traitement plan de vol : CoFlight,
- la boucle de rattrapage : Tactical Control Tool,
- des services de coordinations électroniques : serveur COOP,
- un nouveau filet de sauvegarde,
- des aides au monitoring : surveillance du respect des FL et de l'intégrité des secteurs non desservis.

La version finale devra intégrer également le serveur ERATO pour l'aide à la détection.

### CONCLUSION :

**Une étape capitale au respect du calendrier de mise en service est prévue pour la fin 2013, avec négociation et signature du marché sur le dernier incrément de V<sub>OPS</sub>, pour son installation dans les CRNA de la moitié Est de la France. Le SNCTA sera particulièrement attentif au bon déroulement de cette négociation et dénoncera tout dérapage budgétaire ou technique qui mettrait en péril le respect des délais. Ne pas porter les outils de contrôle au niveau européen en temps requis mettrait immédiatement en péril la capacité de la DSNA à remplir sa mission et offrirait l'occasion rêvée aux lobbyistes comme à la commission de façonner un futur à nos dépens.**

Une question, un contact : [bn@sncta.fr](mailto:bn@sncta.fr) - Un mail, une réponse...