

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - NICE

ARPT

sncta
SYNDICAT NATIONAL
DES CONTRÔLEURS
DU TRAFIC AÉRIEN

La DSAC passe la marche arrière !

POUR LES CONTRÔLEURS NIÇOIS, LES TROIS DERNIERS MOIS D'UTILISATION DE L'ASMGCS ONT PERMIS DE VALIDER OPÉRATIONNELLEMENT UN SOCLE D'ALERTE ESSENTIELLES.

LE TRAVAIL DE LA DGAC AMÈNE AUJOURD'HUI À DÉSACTIVER CES AIDES PRÉCIEUSES ET DONC À PRIVER LES CONTRÔLEURS ET LES USAGERS D'UN FILET DE SÉCURITÉ QUI S'EST DÉJÀ AVÉRÉ DÉCISIF.

ASMGCS de Niveau 2, un outil indispensable à la sécurité plébiscité par les contrôleurs.

L'ASMGCS de niveau 2 a été mis en évaluation opérationnelle début mars avec l'incrément 1. Cette version permet de générer des alertes sonores et visuelles contre un **atterrissage ou un décollage sur une piste occupée ou fermée**. Une paille !..

S'appuyer sur les contrôleurs pour développer et faire évoluer leurs outils au moyen d' « Utilisations Opérationnelles Programmées » est une réussite. Pour l'ASMGCS, cette méthode a permis de **conserver ce qui est efficace** - les alertes de l'incrément 1 - et de renvoyer à plus tard ce qui nécessite d'être amélioré - les alertes de l'incrément 2 entre plusieurs mobiles - et enfin d'optimiser l'outil en fonction des retours de la salle (outil PTF, POP, RWY...).

Le 10 juin, retour au niveau 1 !

Le 10 juin, le radar sol a été remis au niveau 1. Par conséquent, les contrôleurs se retrouvent privés d'autres fonctionnalités importantes :

- Suppression totale des alertes
- Suppression de l'outil « plateforme » qui permet au CDT d'afficher en temps réel les portions de piste ou de taxiways fermés.
- Annulation des évolutions progressives de la POP

Pourquoi cette situation ?

Il semblerait que ce soit dû à un « besoin de correction de documents de sécurité logiciel »...la DSAC ne signe donc pas l'étude de sécurité. Et faisant fi du bon sens et alors que la saison estivale débute sur les chapeaux de roues, on débranche un outil indispensable à la sécurité du trafic ! UBUESQUE !

Encore une fois, et alors que sa mission est d'assurer la sécurité du trafic aérien, la DSAC s'illustre par son manque de connaissance des nécessités opérationnelles. L'EURO2016 vient de commencer, la période de charge estivale arrive, et on choisit là de se priver d'un outil de sécurité qui fonctionne.

Comment expliquer à l'extérieur que des « difficultés documentaires » nous empêchent d'utiliser tous les moyens à notre disposition pour garantir aux usagers le plus haut niveau de sécurité possible ???

