

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - BORDEAUX



CT local du 30 novembre 2017 : des outils d'aide au contrôle enfin en approche !

À l'occasion du dernier Comité Technique présidé par Olivier Chansou, nommé directeur de l'ENAC au 1er décembre, les membres du CT ont balayé les sujets d'actualité du centre. Les contrôleurs devraient voir se concrétiser l'installation de plusieurs projets techniques réclamés de longue date par le SNCTA et indispensables pour faire face à l'exceptionnelle croissance des flux du South West axis.

Expé RH été 2018

Ce point a fait l'objet d'un Groupe de Suivi courant novembre, conformément au cahier des charges des expérimentations RH. Nous consacrerons une communication dédiée très prochainement.

Ecrans 43 pouces : dernière ligne droite

L'installation des écrans 43 pouces nécessitent certains préalables :

- ♦ la MESO (mise en service opérationnelle) des nouvelles machines graphiques MAGRITTE qui sera réalisée en janvier 2018 (après un décalage d'une année) ;
- ♦ la MESO de l'incrément EEE 4.1 qui sera réalisée en avril 2018. Ce dernier incrément prévoit entre autres de nouvelles versions ODS et STPV. Les principales fonctionnalités contrôle seront le MOD 5 descendant (paramètres de bord tels que cap, niveau sélectionné, Mach et vitesse indiquée accessibles à l'étiquette) et la prise en compte du cap avec rejointe prévisionnelle. L'instabilité de la dernière version STPV à LFBB (une des plus graves pannes de l'année en France) et à LFRR a conduit à étudier la possibilité d'installer un incrément 4.1 « allégé » (sans la rejointe prévisionnelle) afin de sécuriser la date de MESO des écrans.

Les clignotants sont désormais au vert pour un déploiement final des écrans 43 pouces en avril 2018 : le marché est acté, les 93 écrans et la société aménageant les meubles, choisis. Les prérequis sont satisfaits les uns après les autres. Le centre est en ordre de marche pour une installation dans les meilleures conditions.

Le choix d'une interface simplifiée, telle qu'affichée en salle, a permis la consolidation du calendrier. Pour autant, le travail se poursuit entre Bordeaux, Brest, DO et DTI afin de parvenir en 2019

à une interface aboutie. Le SNCTA, moteur depuis les premières heures de ce programme, se félicite de voir l'ensemble des personnels du CRNA-SO et des échelons centraux se mobiliser pour écarter les nombreux obstacles inhérents à la conduite d'un tel projet.

Nous resterons toutefois vigilants jusqu'à l'ultime phase de déploiement.

Mention CODE : correctif prévu en mars 2018

Pour rappel, depuis de longs mois maintenant, des mentions CODE n'apparaissent pas en ligne 0 pour des trafics en provenance de Madrid. Ce bug majeur a conduit à plusieurs événements de sécurité.

Le SNCTA a rapidement exigé la prise en compte prioritaire de ce dysfonctionnement critique à tous les échelons de la DSNA. La DTI a finalement trouvé un correctif STR qui devrait être déployé en mars prochain. D'ici là, le centre opte pour une mesure de réduction des risques en récupérant une série de codes militaires désormais exclus du filtrage. Il convient cependant de rester vigilant jusqu'au mois de mars car les bugs subsistent. Au-delà, tous les changements de code seront visualisés en ligne 0.

XMAN et 4me : 1^{er} trimestre 2018

Le projet 4ME, lancé en 2016, consistant en un écran multiservice avec affichage des profils de vols ETFMS sur 8 positions, va poursuivre son développement et s'étendre à l'ensemble des positions de la salle de contrôle début 2018.

De nouveaux services seront alors disponibles dont la distribution des mesures ATFCM ciblées sur les positions concernées grâce à la connaissance de la configuration de la salle.

D'autres services sont en préparation tel que XMAN (régulations des arrivées avec Barcelone et Orly).



Le SNCTA a demandé que la réflexion sur l'affichage des courbes de flux soit accélérée afin d'envisager une mise en oeuvre dans les meilleurs délais.

SALTO

SALTO, outil ATFCM en évaluation, destiné à remplacer le CHMI. Un poste est installé en salle. De nouveaux incréments seront installés tous les 6 mois.

Chaîne NVCS : fin 2020

Il s'agit là de la future chaîne numérique radio et téléphone qui remplacera notre chaîne analogique ARTEMIS devenue obsolète. Deux systèmes redondants et distincts permettront une utilisation des fonctionnalités « Main » (ou opérationnel) et « Back up » (actuel secours ultime) quasi identique. Les fréquences en secours ultime pourront être couplées, contrairement à la situation actuelle.

Fin du pôle FSI-FH : nouvel expert-correspondant

La transformation EEE a nécessité il y a presque trois ans une réorganisation de la structure FSI-FH. La création d'un pôle regroupant d'anciens instructeurs a permis d'une part la transmission d'une connaissance précieuse et d'autre part de bâtir des relations solides avec certaines compagnies aériennes. Une convention a même été signée avec HOP. Elle prévoit entre autres quelques interventions de pilotes pendant nos stages de situations anormales et d'urgence (FSAU) ainsi que des vols de familiarisation.

Le rythme des stages locaux étant revenu à la normale, ce pôle va évoluer et un correspondant relations clients-expert FSAU sera nommé pour trois ans.

Postes CE et ACDS en 2018

L'année 2018 sera la dernière année (avant 2024) offrant un nombre conséquent de postes CE suite à la rotation mise en place depuis 2008 au CRNA-SO. Elle correspondra à la fin de l'engorgement de nombreux divisionnaires attendant qu'un poste déclenchant vers le grade supérieur se libère.

Dès lors, et compte tenu de la part grandissante des ICNA Ingénieurs en Chef (IC) au CRNA, le SNCTA, avec l'appui de

l'USAC-CGT, a proposé :

- ♦ l'ouverture d'un quota IC pour CE : 1/3 des postes arrondi à l'entier inférieur (maximum 3), permettant le déclenchement du quota à partir de 3 postes offerts dans l'année ;
- ♦ le passage de 1 IC-CE pour les postes ACDS à 2 par an.

L'objectif du SNCTA est toujours guidé par la même philosophie dans ce dossier : concilier la priorité à une fonction déclenchant pour la « population » divisionnaire et un accès équitable pour les autres « populations » (principal et IC). Le SNCTA veille et veillera à adapter, si besoin chaque année, ces curseurs afin de répondre au mieux aux besoins des agents.

VOTE POUR : SNCTA, USAC-CGT ;
ABSTENTION : UNSA IESEA.

Tutorat ACDS

La problématique FMP est devenue un enjeu national. Une cellule pilotée à l'échelon DO prévoit de mutualiser les connaissances et les projets des CRNAs. Bordeaux, de son côté, va expérimenter en 2018 le principe de tutorat des nouveaux ACDS par des ACDS en fin de mandat. Il sera mis en place lors de la remontée du trafic, période de forte croissance sensible durant laquelle la sérénité en salle est mise à l'épreuve.

Cette prolongation de mandat a été rendue possible par la validation d'un 15^{ème} ACDS moyenné sur l'année (3 tuteurs sur une période de 4 mois) lors du CT DO du 16 octobre dernier. Le calendrier des vacances « tutorées » sera validé par la cellule FMP après concertation avec les tuteurs afin de coller au mieux au TDS des nouveaux ACDS.

VOTE POUR : SNCTA, USAC-CGT ;
ABSTENTION : UNSA IESEA.

Stages en immersion

Dans un contexte de restriction budgétaire, un certain nombre de règles ont été durcies il y a quelques années pour les stages en immersion. L'argument ne nous paraît évidemment plus valable en 2017. Nous demandons à l'administration de rouvrir des portes en ce qui concerne les possibilités offertes aux contrôleurs : nombre de stages par tri-annuité, souplesse dans le choix des transports et des hôtels...

Le SNCTA ne se fait pas d'illusion sur l'état global de nos outils et de nos systèmes techniques. La stratégie de modernisation de la DSNA est en faillite et le maintien en conditions opérationnelles du CAUTRA s'apparentera bientôt à de l'acharnement thérapeutique.

Pour autant, nous saluons l'agilité et le dynamisme de certains programmes qui ont permis leur mise en service en centre opérationnel dans des délais acceptables. Cette souplesse sera indispensable à l'avenir si la DSNA conserve l'ambition de remplir ses objectifs de sécurité et de performance.

Les contrôleurs bordelais poursuivent de leur côté leurs efforts en acceptant de retirer quelques PC de la salle, pourtant bien fragilisée, pendant la période de charge afin de répondre à un besoin d'expertise ACDS toujours plus fine.

