

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - ROISSY-CDG



## Roissy : en attendant l'accident.

DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE, C'EST UNE VÉRITABLE AVALANCHE DE PANNES ET DE DYSFONCTIONNEMENTS GRAVES QUI S'EST ABATTUE SUR CDG. EN CAUSE DIRECTE : UN MATÉRIEL VÉTUSTE ET DES PROBLÈMES D'ENTRETIEN. EN RÉALITÉ, CE SONT LE MANQUE CHRONIQUE DE GESTION DE L'ENCADREMENT, TANT NATIONAL QUE LOCAL, ET UN FINANCEMENT NOTOIREMENT INSUFFISANT DANS LE MATÉRIEL QUI EN SONT RESPONSABLES. PLUS INQUIÉTANT ENCORE, LES DÉCISIONS PRISES LOCALEMENT POUR PARER AU PLUS PRESSÉ ET CACHER LA MISÈRE AUX USAGERS ÉCRIVENT UN SCÉNARIO LAXISTE ET DANGEREUX DONT PERSONNE N'ESPÈRE VOIR LA FIN. CAR IL EST FORT PROBABLE QUE NOUS NE SOYONS PAS AU BOUT DE NOS DÉSAGRÉABLES SURPRISES.

### Une liste de pannes des plus fournies

#### ◆ ILS à CDG :

Ces 6 derniers mois, entre les problèmes d'étanchéité, les défauts de maintenance et les pannes diverses, seul le QFU 26L a été épargné. 7 QFU déclassés sur 8, et jusqu'à 6 simultanément, c'est tout simplement invraisemblable. Attention, la platine d'état vous dit que vous pouvez toujours faire des approches simultanées, mais parfois c'est faux : sympa le piège.

#### ◆ Panne totale des ILS au Bourget après changement de conf

Au hasard d'un changement de configuration tout ce qu'il y a de plus anodin, surprise au Bourget : on ne peut plus faire que la GNSS 27, aucune approche radioguidée ne fonctionne...

#### ◆ Evacuation en tour nord cause incendie

C'est le système de détection d'incendie qui a pris feu... Non, ça n'est pas une blague : le système qui assure votre sécurité dans la plus récente tour de contrôle du 1er aéroport parisien est parti en fumée.

#### ◆ Panne d'écran radar à l'INI N

Un beau matin à l'INI Nord, l'écran radar fait des siennes et s'éteint plusieurs secondes toutes les 2-3 minutes.

La technique arrive et on accuse bien vite une opération de maintenance sur la climatisation : celle-ci n'est pas gérée par la DSNA et le service technique est uniquement informé par mail.

Seulement a priori les destinataires ne savent pas à quel système correspond le code utilisé, et personne ne s'en inquiète.

Mais après investigation, il n'est pas sûr que cela soit le problème. C'est peut-être seulement l'écran qui est vétuste. Ce qui est certain, c'est que le taux de pannes augmente, et que le parc tout entier commence à flancher, comme ceux d'Aix depuis quelque temps déjà.

Pour le remplacement, il faudra demander gentiment à la DO, après avoir eu l'avis de la DTI.

#### ◆ Première mise en service d'AMAN

Revenons dessus, car cela illustre ce que l'on cache au contrôleur en position.

Après 17h de fonctionnement, il a été opéré un retour arrière quelque peu chaotique : le système plantait parce que le produit fini de la DTI ne savait gérer ni POGO ni remise de gaz (non, ça n'est pas non plus une blague). Mais il est très intéressant de savoir pourquoi il a fallu passer presque toute la P2 sans tri couleur.

En effet, la DTI n'a pas écrit de procédure de retour car elle s'est déclarée incompétente sur Maestro du fait de



l'ancienneté du système, et c'est la sub Etudes de CDG, absolument pas experte dans ce domaine, qui a dû créer un protocole.

Pas de chance, ayant sous-estimé la capacité de la DTI à fournir un produit inutilisable, ils n'ont pas prévu de procédure « catastrophe » qui aurait permis un retour des couleurs en 15mn...

## La faute à pas de chance ?

L'encadrement voit dans ces problèmes à répétition un simple coup du sort, une déveine dont ils ne pensent pas vraiment qu'elle puisse durer.

Et pour aider la roue à tourner plus vite, on se précipite dans des choix où le défaut d'analyse, le manque de pertinence et la non-gestion temps réel sont inversement proportionnels à la prise de risque.

Au détriment direct de la sécurité, dans l'espoir qu'on impactera le moins possible le trafic et que personne ne saura rien de l'état de déliquescence technique de la 1<sup>re</sup> plateforme aéroportuaire française, c'est la rigueur nécessaire à l'exercice sûr et efficace de notre mission que l'on sacrifie.

Les processus de décision sont bafoués ou contournés quand ils existent, le bon sens est tout bonnement ignoré :

- Calibrations sur piste pendant des pointes de trafic ;
- Calibrations sur piste pendant des situations orageuses complexes (déroutements, passage massif d'avions d'Orly dans notre espace,

évitements généralisés) ;

- Capas mal posées en situation LVP : pour éviter attentes et déroutements à cause des ILS déclassés Cat I, on change de configuration pour avoir des QFU Cat III. Les avions se poseront avec parfois plus de 10kt arrière pendant plus d'une heure ;
- Calibration à contre QFU (notamment en période chargée) entre doublets et au sein d'un même doublet qui ont conduit à de nombreux ASR et HN dont certains très graves, et en aucun cas maîtrisés. Ils viennent d'être enterrés en SSE, vous n'en entendrez pas parler ;
- On ne respecte plus les règles ? La DSNA publie une décision pour s'en affranchir.

## Une issue incertaine

Tous ces faits sont sérieux. Certains sont graves. Ils ne seront probablement pas les derniers, car ils sont le résultat d'années d'errance, de non-gestion, de non-financement et d'appauvrissement du sens du devoir de nos dirigeants.

Le fleuron des aéroports de la DSNA, qu'elle voudrait vanter de par le monde, se transforme en taudis sous le regard complice et coupable de ceux à qui elle en a confié la gestion.

C'est pourquoi la section SNCTA de CDG réclame que la mission RP2 fasse un constat clair, et sans compromission envers les responsables passés et présents, de la situation dans laquelle se tient la DSNA. Face à un bilan aussi alarmant, il est urgent de réagir pour espérer sortir un jour de l'ornière. Dès maintenant, il faut stopper les agissements fautifs de notre encadrement.

Les contrôleurs, toujours en première ligne, refusent de regarder CDG se précipiter dans le ravin.

Ainsi, nous répétons un soutien sans faille au Bureau National dans les actions qu'il jugera utiles pour enfin faire entendre la voix de la raison et de la sécurité.

*Avec ceux qui le souhaitent, Forum« Parlons CDG » le 16/10 : ouvert à tous, 9h30-15h, buffet offert.*

