

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉ DE **BORDEAUX & BREST**



SIZE DOES MATTER

ALORS QUE DEPUIS SIX MOIS, L'ADMINISTRATION A DECIDE DE TROUVER UNE SOLUTION POUR METTRE EN SERVICE UN ECRAN POUR EEE PLUS GRAND QUE L'ECRAN « MAGE 30 POUCES », L'EQUIPE INTEGREE ECRAN S'EST RENDU CHEZ THALES A RUNGIS POUR EVALUER PLUSIEURS FORMATS ET BATIR UNE STRATEGIE DSNÀ CONCERNANT LES ECRANS.

Ce qu'il y avait au marché de Rungis :

Alors que les centres opérationnels, à travers les subdivisions études, les réunions de chefs d'équipe ou les représentants syndicaux, demandent depuis deux ans d'étudier des solutions IHM avec des écrans au format plus grand, la DSNÀ a constitué une « équipe intégrée écran ». Cette équipe a pour mission de proposer des solutions IHM/écrans/meubles pour aider la DSNÀ à valider une « roadmap écran » dans EEE et 4-flight éventuellement. Mi-juin, cette équipe se réunissait pour la première fois dans les locaux de Thales ATM à Rungis pour évaluer 3 formats d'écrans.

- ✓ l'écran 30 pouces NEC existant était présent avec des vidéos de EEE sur des secteurs LFBB ou LFRR
- ✓ des écrans dits « conf 4-Flight » : un écran carré en 2Kx2K 28 pouces et un écran 2Kx1K vertical
- ✓ des écrans 43 pouces (en bleu ci-dessous), de nouveaux formats en cours sur le marché qui commencent à intéresser les ANSPs.

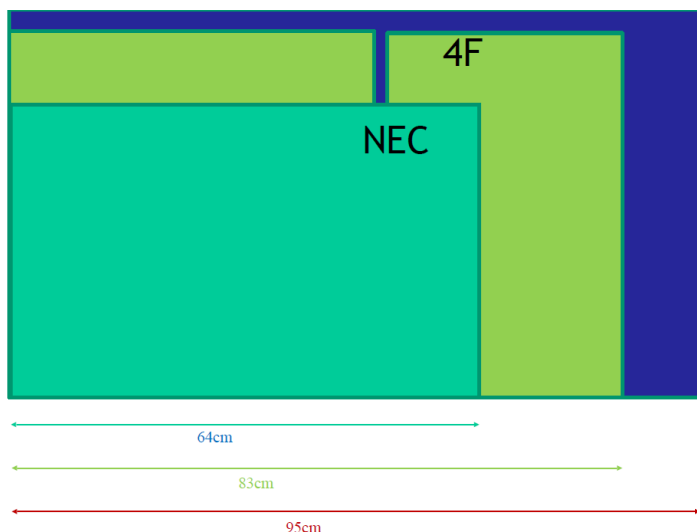


fig ci-dessus : comparaison à l'échelle des trois formats écran.

Bien lire l'énoncé :

Lors du briefing de lancement de la journée, le message de la DSNÀ est sans ambiguïté, on demande aux contrôleurs de répondre à deux questions :

- ✓ **Pourront ils travailler sous EEE avec une configuration 4-Flight, avec une mise en service -a priori -en mai 2018 ?**
- ✓ **L'écran 43 pouces est-il envisageable pour faire du contrôle aérien ? Mais aucune date de mise en service n'est connue ni sous EEE (pas avant 2019), ni sous 4-Flight. ?**

Bien écouter les réponses :

En rentrant dans le Skycenter de Thales, la réponse des contrôleurs s'imposait à tous comme une évidence :

- ✓ L'écran 30 pouces, ridicule par sa taille, reflétait l'échec industriel de cette configuration déployée en 2007 et rejetée depuis par les salles et même par des études internes de la DTI.
- ✓ La conf 4F semble offrir plus de place avec deux écrans ; néanmoins l'écran 43 pouces présente les mêmes avantages que la conf 4F sans ses inconvénients.

Donc, à l'issue de deux jours d'évaluations, grâce au travail du pôle XPE de la DTI, les centres EEE et les centres 4-flight se rejoignent sur une même position :

La DSNÀ doit donner aux centres en route la « roadmap » d'un déploiement de l'écran 43 pouces dans les meilleurs délais, pour avoir une idée de l'opportunité de déployer EEE en configuration 4-Flight dans les centres de l'ouest.

De nouvelles questions sont soulevées :

- ✓ **Concernant l'IHM ODS** : Pour les participants à ces évaluations, le travail de portage d'ODS semble au moins aussi compliqué en conf 4-flight qu'en écran 43 pouces et demandera le même effort.
- ✓ **Concernant le meuble** : Quelle que soit la configuration retenue, il y aura un impact sur le meuble de contrôle. Doit-on changer les meubles ODS en meubles 4-flight pour accueillir les nouveaux écrans ? avec les risques de turbulences sur les ressources et la roadmap MESO 4-flight ? Doit-on modifier le meuble ODS et peut être gagner du temps pour un déploiement moins tardif ?
- ✓ **Concernant les écrans** : La DTI doit travailler pour trouver un écran 43 pouces qui soit « qualifiable ATC »
- ✓ **Concernant les programmes DSNA** : Aucun travail de nouvel écran sur ODS en 2016-2017 n'était prévu (mais demandé depuis plus de 18 mois !), ce sont donc les **incréments 4.1 ou 5.0** qui risquent de glisser, d'être « déscochés ou allégés » : *Des écrans ou des incréments ?*

Toute nouvelle demande sur le programme 4-Flight aurait les mêmes impacts et condamnerait la MESO à l'hiver 2018-2019 pour les centres pilotes. Pour AIX et REIMS, une roadmap 4-Flight en 43 pouces est aussi attendue avec impatience. Vu l'état d'avancement du programme (début de la transformation en 2017), de l'avis des centres et de la DSNA, il est trop tard pour envisager une MESO 4F v1.0 ou v2.0 en 43 pouces.

Comment préparer les réponses ?

Le planning proposé était le suivant :

T0 = été 2016 : choix de la configuration cible

T0 + 6 mois : fin de la définition de l'IHM / début de développement

T0 + 18 mois : fin de développement / début évaluation centre

T0 + 21 mois : IHM dispo en centre

- ✓ **comment gagner du temps ?** En regardant ce planning, on se rend compte que l'été 2016 est crucial pour le déploiement d'un écran satisfaisant avant l'été 2018. En revanche pour les personnes présentes, il y a une incompréhension sur les délais de développements entre la fin de définition de l'IHM et la mise en service.

Des actions devront donc être entreprises au niveau DO/DTI ou des centres pour que les contraintes relatives à l'IHM et aux meubles puissent être levées avant toute prise de décision.

- ✓ **Les écrans et les incréments** : Des solutions internes DSNA devront être mises en place pour pouvoir répondre aux doubles contraintes de déploiement d'un écran souhaitable et de ne pas décaler des incréments 4.1 et 5.0 qui ont déjà glissé de 6 mois depuis ce printemps après le débogage de EEE. *Comment raccourcir les temps de définition et de déploiement ?*
- ✓ **Un écran « ATC qualifiable » ?** En ce qui concerne les écrans 43 pouces, la DTI doit pouvoir analyser trois écrans différents et dire si ils sont ATC qualifiables (2 étaient à Rungis, le troisième n'a pas été dispo au dernier moment). Néanmoins, n'est-il pas temps de se demander si la contrainte d'écran « ATC qualifiable » qui n'est aussi élevée qu'en France ne pourrait pas être corrigée ? Même si cela a un impact sur la fréquence des renouvellements, le rapport de 1 à 10 du prix des écrans est-il encore justifié ?

Pour le SNCTA, enfin il se passe du concret sur cette problématique des écrans de contrôle. Mais le *chantage* sous-jacent entre l'amélioration de notre image radar (écrans) ou la fourniture approximative de services (incréments) qui sont les standards européens depuis des années est insupportable pour les opérateurs de première ligne que sont les contrôleurs aériens. En comparant les IHM NEC 30 pouces et les deux autres écrans, on se demande encore comment font tous les jours les contrôleurs aériens français pour assumer leurs missions en toute sécurité et avec ce niveau de performance.

Le SNCTA se félicite que le GT écran ait enfin eu lieu, bien que la problématique soit connue depuis 2007.

Pour le SNCTA, une roadmap étayée doit être présentée à tous les CRNA concernant l'arrivée des écrans 43 pouces soit en environnement EEE, soit en environnement 4-Flight (versions 4F 1.0, 4F 2.0 et 4F 3.0).

Le SNCTA relayera et encouragera toutes les initiatives locales coordonnées afin de permettre à la DTI et *in fine* à la DSNA de pouvoir déployer ces nouveaux moniteurs de contrôle aérien dans les meilleurs délais sans pour autant retarder les échéances majeures de modernisation à venir.