



Ensemble, donnons le bon cap !
Vous informer.
Vous alerter.
Vous aiguiller.

**SECTION
LOCALE
LFRR**

Brest, le 8 décembre 2023

CPDLC, 4F : à quoi servent nos experts ?

L'encadrement fait fi de l'avis de nos experts opérationnels sur des sujets techniques. A quoi joue-t-il ?

Ainsi, la démarche de l'encadrement au CRNA Ouest va à l'opposé de ce que devrait être le contrôle aérien. Prévoir plutôt que guérir.

L'exemple des requêtes pilotes en CPDLC est flagrant.

Que penser aussi d'une stratégie où la ridicule performance gagnée avec le request pilote est totalement annihilée par la charge mentale générée par une de ses mesures de réduction de risque (côté contrôleur comme pilote).

On pourrait simplement rire de notre encadrement et se moquer de ses décisions. Mais non, il n'est pas drôle de vivre au quotidien avec des processus non opérationnels et risqués. Aucun d'eux n'est assis en salle de contrôle en prise avec la réalité opérationnelle et malheureusement cela se voit de plus en plus.

➤ **CPDLC : de mauvaises réponses à de bonnes questions.**

Les experts issus des équipes qui participent au GT OUO avaient soulevé des problèmes suffisamment importants pour que la mise en service soit repoussée. Depuis rien de nouveau.

Alors quelle suite ?

C'est en briefing que le chef de centre vient annoncer la mise en service et les réponses apportées aux problèmes soulevés :

- Le « unable » qui ne veut pas dire que ce n'est pas possible n'est plus un problème, les pilotes liront les NOTAM, l'AIP. Plus de confusion possible.
- L'utilisation du menu de réponse rapide qui n'indique pas en cas de changement de niveau si celui-ci appartient au secteur contrairement au menu dans 3E n'est pas un problème. En effet les contrôleurs sont prévenus et ont été formés.

➤ Une culture sécurité mise en doute : c'est l'usage

C'est donc sous de faux semblants que l'administration dit avoir pris en compte les problématiques soulevées. Les exemples se multiplient où des problèmes techniques sont rencontrés pour lesquels la réponse est de modifier les méthodes de travail plutôt que de corriger le défaut. Quelle performance ! La mise en service de 4F en fournit depuis des mois de beaux exemples.

Et désormais le contrôleur est bien seul pour contrebalancer le défaut des outils mis à sa disposition par la DSNA. Mais comme l'a dit le chef de centre lui-même : c'est l'usage.

C'est faux, cette pratique est récente et démontre d'abord le détachement de notre encadrement dans les conséquences opérationnels de ses choix et surtout une modification profonde de son rapport à la sécurité. Les personnels des compagnies aériennes européennes le confirment dans leur dernière joute contre l'EASA.



➤ 4F au CRNA Ouest : des mois que nos experts alertent l'administration ?

Ce sera donc la même chose pour 4Flight ? L'UNSA-ICNA alerte depuis longtemps, au national comme au local, qu'il faudra un système d'aide à la détection comme dans 3E pour que le système soit acceptable. Le savoir-faire du contrôleur ne saurait contrebalancer l'absence d'un tel outil. La sécurité et la performance du CRNA Ouest sont en jeu. Les nombreux experts détachés seront-ils pour autant écoutés ?

Au lieu d'écouter les experts de la salle de contrôle et de répondre à leurs inquiétudes, l'administration balaye d'un revers de main les problèmes soulevés. L'UNSA-ICNA ne peut se satisfaire de ce mode de fonctionnement et s'inquiète de ce précédent à l'horizon du déploiement de 4Flight dans un état qui ne serait pas acceptable au CRNA Ouest. Il faudra aussi réinterroger le processus de dialogue entre l'opérationnel et l'encadrement sur les sujets techniques (au moins !).

