

Faire évoluer le contrôle d'aérodrome : mission impossible ?

L'UNSA UTCAC tente de faire progresser les conditions de travail des contrôleurs d'aérodrome TSEEAC. La relance du Groupe de Travail Permanent (GTP) aérodromes de groupes F & G aurait pu y contribuer, mais ...

Les masques sont tombés en séance du GTP aérodromes F & G

Un sujet très ancien...

L'UNSA UTCAC et les TSEEAC attendent depuis trop longtemps que soit étudiée la mise en œuvre du chapitre 10.8.2.1 de l'annexe au RCA de 2017 leur permettant de maintenir ou d'assurer la séparation d'avions volant en IFR (et IFR/VFRS) en s'appuyant sur une image de situation.

Rappelons, au passage, que l'UNSA UTCAC a fait inscrire une disposition sur ce sujet dans le protocole DGAC 2016-2019, au paragraphe 3.3.1.6 ⁽¹⁾.

Même si cette possibilité est souvent estimée utile, voire indispensable pour garantir la sécurité de la circulation aérienne sur certains aérodromes, nous continuons de nous heurter à ce plafond de verre qui sous-tend que les TSEEAC ne peuvent pas réaliser de contrôle d'approche alors même que cette évolution est très clairement justifiée par l'identification de nombreuses situations à risques générées par la situation actuelle.

A cet égard, on notera que la DSAC qui est prête à fournir un accès aux images de situation pour les AFIS ne semble guère se préoccuper de la sécurité dans le contrôle.

... qui ne progresse toujours pas

POURQUOI CE BLOCAGE ?

Il semble que seul l'enjeu social ait prévalu puisque la mise à disposition de visualisation radar pour les TSEEAC a toujours été systématiquement freinée pour cause de « frontière TSEEAC/ICNA » et que l'expérimentation de l'interface Approche-Tour entre Montpellier et Béziers, initiée par un mandat du DO en 2017 (cf. ci-après) suite au protocole cité supra, n'a toujours pas vu le jour.

A CAUSE DE QUI ?

Alors que le GT Permanent aérodromes des groupes F & G ne s'était pas réuni depuis presque 2 ans, une réunion a été organisée le 9 mars, à la demande insistante de l'UNSA UTCAC.

Le mandat du GT de 2017, exhumé par l'UNSA UTCAC a été définitivement mis à mort après la forte opposition du SNCTA et de FO : il n'est plus valable et un autre mandat sera signé, prévoyant des expérimentations !!!

L'UNSA UTCAC y veillera !!

L'UNSA UTCAC, qui a fait inscrire une disposition sur ce sujet dans le protocole DGAC 2016-2019 validé et signé par l'administration ⁽¹⁾, mais aussi par les OS signataires, a donc saisi le Directeur de la DSNA pour lui demander de mettre en place un Groupe de Travail chargé d'étudier la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions du RCA3 de 2017 en cohérence avec la DOC 4444 de l'OACI. Ce travail, incluant l'étude sur le maintien de séparation sous surveillance radar, est essentiel pour améliorer les interfaces APP-TWR conformément au protocole DGAC 2016-2019.

(1) 3.3.1.6 LE CONTROLE D'AERODROME : La DSNA a pour objectif de stabiliser et de consolider son organisation territoriale en matière de contrôle d'aérodrome. Les travaux entrepris avec la DSAC au sein du « GT permanent contrôle d'aérodrome », visant notamment à faire évoluer l'organisation et les méthodes de travail afin d'améliorer l'interface entre l'approche et la tour seront poursuivis, et devront permettre de prendre en compte les évolutions à venir de la réglementation. Au travers de consignes et recommandations portant sur les conditions de transfert, de délégation de fréquence, les réductions de séparation aux abords des aérodromes, les pratiques seront clarifiées et rendues homogènes. Les modalités d'interface directe entre une TWR et un CRNA seront également précisées. Les conditions de mise en œuvre de l'évolution du RCA3 permettant aux contrôleurs tour d'assurer un maintien de séparation sous surveillance radar seront étudiées puis déployées progressivement sur tous les aérodromes où le trafic le justifie, et où les conditions techniques peuvent être remplies.



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile Albi-Mons, le 22 février 2017

Direction des services de la Navigation aérienne

Direction des Opérations

N° 4732 de DSNA

REDACTEUR :	Frédéric MAZIERE	DIFFUSION PAPER :	DIFFUSION ELECTRONIQUE :
VERIFICATION :	Estelle LE GUILCHER Yann LE FABLEC Francois BRETON Serge CALLEC Antoine MARTIN	DESTINATAIRES :	DESTINATAIRES :
APPROBATION :	Eric BRUNEAU le 22/02/2017	COPE :	COPE :

ANNEXES : Nil DEBUT DE VALIDITE : 01/03/2017 FIN DE VALIDITE : 31/12/19

OBJET : Mandat relatif à l'étude «Interface APP - TWR» entre l'organisme de contrôle d'approche de Montpellier et la tour de contrôle de Béziers

1. Contexte

Le présent mandat répond à un besoin de définition d'un concept opérationnel identifié dans le cadre du GT permanent « contrôle d'aérodromes des groupes F & G » dont un thème de travail est l'amélioration de l'interface entre la Tour et l'Approche délocalisée. Une modification du RCA-3 (S10.8.2) « utilisation d'un système de surveillance ATS pour le contrôle d'aérodrome », en cohérence avec la DOC 4444, permettra au contrôleur d'aérodrome d'assurer le maintien d'une séparation spécifiée entre aéronefs à l'arrivée et d'établir une séparation spécifiée entre aéronefs au départ, en utilisant une image d'affichage de situation. Afin d'étudier la faisabilité, les conditions de mise en œuvre et le périmètre de cette évolution, une étude de cas complète est lancée sur l'aérodrome pilote de Béziers, dont le service d'approche est assuré par l'organisme de contrôle de Montpellier.

20PJ : Liste des destinataires

www.dssnappart-dsna.gouv.fr

10, rue Henry Farner
75720 Paris cedex 13
Tél : +33 (0) 1 55 09 02 21

dgac

Prochaine réunion du GTP : 8 juin 2021

Même si certains syndicats jouent de la douce musique sous les fenêtres des tours de contrôle des aérodromes de groupes F et G, les TSEEAC ne doivent pas être dupes !