

 **BREAK
BREAK...**



CDM@LYS: STOP OU ENCORE

La **phase PRE-OPS** et par conséquent, la galère des contrôleurs et des usagers, se poursuivent; la position SOL/PVOL s'est transformée depuis quatre mois en bureau des plaintes. Il faut reconnaître que les raisons du mécontentement sont multiples et prennent forme à tous les niveaux d'un système instable. Que de temps et d'énergie perdus parfois pour un seul vol avant de constater que toutes les tentatives de patch sont inutiles: le vol est alors mis en route sans TSAT car malgré tout, seul le système défaillant lui interdit de quitter son poste.

De plus, des effets de bord peuvent provoquer des surcharges de trafic non prévues sur la position SOL pendant les HUBS: l'activation est alors assurée par l'ASS LOC car l'activateur n'est pas prévu sur notre TDS et qu'un **ACT AUTO** n'est pas envisagé...on n'est qu'à LYON, il faut se contenter d'un outil mal fini dont les perspectives d'amélioration paraissent bien compromises aujourd'hui.

Le **déséquencement** à utiliser en dernier recours est banalisé d'autant plus que nous entrons dans la période de charge des CRNA et que la **gestion de créneaux** multiples est impossible en phase PRE-OPS.

Des REX réguliers en mesure d'enrichir la "boîte à outils" du contrôleur et du Chef de tour que l'UNSA-ICNA avait demandés au dernier CT sont inexistants. La liste des doléances est encore longue ...

De nombreux points sont à revoir d'urgence, nous sommes au bord du rejet total d'un outil mis en place prématurément en dépit de l'avis des experts.

LFL

Lyon, le 06 Juin 2017

Le service SE doit reprendre la main sur ce projet et imposer une feuille de route claire au bénéfice des contrôleurs. Le premier objectif est de sortir immédiatement de la phase PRE-OPS. Si les conditions ne sont pas réunies il faudra faire un état des lieux sans concession et envisager tous les options comme la suspension du DMAN.