

 **BREAK
BREAK...**

ACAS Honeywell, la réponse bien mielleuse de nos autorités

LFRR

Le 31 mars 2017

Les autorités (AESA, DSAC, DSNA/DO) sont unanimes sur ce sujet, il faut être vigilant et... c'est tout (SIC). Loin du secteur, loin des contrôleurs, loin de la réalité... Nous y sommes malheureusement habitués même lorsqu'il s'agit de notre coeur de métier la sécurité, souvenez vous de la lenteur de réaction de l'administration lors de l'épisode code 1000.

En 2016, au CRNA Ouest, il y a eu 9 cas d'anomalie TCAS dûs à un défaut de la version Honeywell 7.1 équipant les A319/320 de la plupart des compagnies utilisant nos espaces. Ces anomalies déclenchent une RA injustifiée obligatoirement suivie par le pilote alors que le contrôleur a la situation en main et ne s'attend pas à cette perturbation intempestive dont la dangerosité augmente dramatiquement avec la densité du trafic.

Ce déclenchement (non systématique) a lieu alors que les aéronefs se croisent entre 5 et 8NM. On ne peut pas dire que ce type de croisement arrive rarement et donc que l'occurrence soit faible. Cet évènement devrait affoler tous les indicateurs de sécurité et enclencher des mesures de réduction du risque mais, malheureusement, il n'en est rien. Nous sommes abandonnés par nos décideurs, surveillants et régulateurs face à ce type d'évènement.

Une version corrective récente existe mais les compagnies n'ont aucune date limite pour l'implémenter. Une fois encore, le coût économique et la performance priment sur la raison sécurité. Et la santé d'un contrôleur victime d'un tel incident ne pèse rien. Comme toujours "l'opérateur" de première ligne est facilement sacrificiable.

L'UNSA-ICNA demande aux autorités de prendre immédiatement des mesures de réduction du risque pour protéger les usagers et les contrôleurs.



www.icna.fr