



## LES MENSONGES DE NOTRE ADMINISTRATION

Tout le monde sait que la DSNA a payé presque 2 milliards d'€ pour un système qui ne devrait pas être autorisé en opérationnel et dont l'utilisation côté contrôle ne sera pas mieux que l'environnement 3<sup>E</sup>, voire pire !

L'implicable vérité montre que ce qui s'est passé à Reims ou à Aix récemment va de nouveau arriver. Tous les IESSA et ICNA doivent s'y préparer, car de surcroît ce sera sûrement de leur faute bien sûr ! La DO demande aux directions locales (cf. Com CDC d'Aix) qu'elles mettent en cause les agents (IESSA ou bien ICNA) même si les faits démontrent au contraire que c'est bien la complexité de l'architecture du système 4F qui rend le tout fragile en termes de sécurité. 4F n'est pas adapté aux vraies conditions opérationnelles des salles de contrôle et technique.

On sait maintenant que le danger de 4F/Coflight par rapport à CAUTRA est énorme, car une simple erreur de manipulation peut faire tout planter y compris le secours. C'est un euphémisme de constater que l'étude de sécurité n'a pas été certainement bien faite. Car à ce prix là, il était impossible de toute façon de faire marche arrière, et l'« OMERTÀ » a fait le reste.

Une Administration responsable, devrait aujourd'hui se retourner contre Thalès pour se faire rembourser et exiger



des changements en profondeur. L'accablante vérité est que même les experts de Thalès et de la DTI sont aujourd'hui perdus dans une architecture trop complexe, et avec des solutions logicielles pour améliorer les fonctionnalités difficiles à mettre en place:

**un FIASCO MAJUSCULE de la responsabilité directe du DG et du DSNA précédents.**



## LES DÉFAUTS D'ARCHITECTURE SYSTÈME DE 4-FLIGHT METTENT EN DANGER LA SÉCURITÉ

### UN SILENCE IMPOSÉ

Fort de ce constat, le déni et le silence sont imposés par la DO, relayés par notre chef de centre qui a de nouveau montré en GS 4F, ses difficultés à accepter les faits exposés par l'UNSA IESSA et l'UNSA ICNA, remettant en cause l'expertise des experts, devant des services un peu gêné. On a bien vu que l'UNSA et la réalité l'irritent: nous en sommes désolés.

Pour museler tout le monde et masquer le projet dans sa globalité, au profit du respect de la date de livraison,



l'encadrement central a donc imaginé de conduire ses projets par « jalons ». Bon, en clair, à part le génial bla bla bla, cela se traduit dans les faits par identifier à intervalles réguliers ce qui ne va pas, et passer outre ! On passe en force si nécessaire, quitte à sacrifier des thèmes ou projets, au profit de la date finale: « SILENCE ! On verra plus tard ! ».

#### Illustrations:

- On va demander ainsi aux I4F de construire les formations du block 1 et 2, sans savoir ce qu'il y aura dans les blocks 3 et 4. On ne sait jamais, car cela pourrait causer un délai. « On avance ! ».

- On va demander aux IESSA de se former sans valider préalablement la pertinence de la procédure car autrement ils pourraient tout planter : « Avancez ! »

Coûte que coûte, 4F doit être mis en place à LFBB à l'hiver 2026. Si il y a pb, ce sera la faute des opérationnels qui ne sont pas professionnels. CF. V4 finale du protocole.

Comment ne pas être en colère contre ceux qui imposent cela, comment ramener notre administration à la raison ?

- Par la grève initiée le 25 avril par le SNCTA et l'UNSA ICNA ? Et les suivantes ?
- En alertant le Procureur de la République, comme demandé pour la R9 il y a quelques années?

L'UNSA ICNA de Bordeaux dénonce pour le moment publiquement ce qui se passe, et demande à l'administration d'agir pour simplement garantir la sécurité du système et une grande qualité de formation des agents, quitte à délayer la mise en service.

**Chacun dans tous les CRNA devrait d'ailleurs bien réfléchir aux risques professionnels encourus.**



### QUE FAIRE ?

Compte tenu de ce qui s'est passé à Aix, l'UNSA ICNA a demandé à ce que soit mis d'urgence sur 4me une image alimentée par l'ADS-B afin d'avoir la situation globale en cas de nouvelle panne. Pas pour croiser à 5 Nm mais bien pour sauver les avions ! Il suffit de payer l'abonnement.

Coté formation, nous avons insisté sur le fait que les I4F ne sont pas les VRP de 4F et de tous ces défauts.



On peut dire aujourd'hui que la réalité de ce système, qui n'est pas conçu pour la vraie vie du monde opérationnel comme CAUTRA, pose question, et on ne parle même pas des outils !!

Nous devons donc protéger nos I4F et les assurer de notre soutien. Ils ne sont pas responsables de cela (ni la 4team d'ailleurs), et nous espérons qu'ils nous trouvent une voie/consensus pour qu'on s'y retrouve sur le secteur.

La méthode de travail semble un vrai dilemme car il faut accepter de faire demain compliqué alors qu'aujourd'hui c'est simple. Qu'ils prennent donc tout le temps qu'il faut. Rappelons-nous de 3<sup>E</sup> !

Factuellement, et concernant le calendrier à marche forcée, les IESSA nous disent qu'il est dingue et qu'il va mettre en danger les agents: 11 mois pour former tout le monde au ST sur un système si différent et aux pannes complexes est juste une pure folie.

Pour les ICNA, appliquer une méthode par jalons est une hérésie pédagogique qu'il ne faut pas accepter, d'autant plus que le block 5 va apparemment servir (à confirmer).

Attention, ceux qui « exigent » aujourd'hui, seront les mêmes qui « accuseront » demain de n'avoir rien dit en cas de pb pour se dédouaner. Nous avons de nombreuses jurisprudences !

Bref, nous sommes évidemment inquiets :

- du système 4F qui n'est pas robuste en permettant des pannes inacceptables,
- de la méthode du déni de l'administration.

**Y a-t-il qn de lucide à la DSNA à Farman ?**

