

Emails échangés avec la FFPLUM
Preuves de leur bêtise et de leur refus du système anticollisions polyvalent et gratuit :

Le 2 mai 2015 11:22, Bernard Geffray <spratt103@gmail.com> a écrit :

Bonjour,

Pour information, un article paru ce jour : <http://lci.tf1.fr/france/faits-divers/un-parachutiste-dans-un-etat-tres-grave-apres-avoir-percute-un-8602784.html>

Dans l'attente de votre soutien et représentation pour le développement rapide du système anticollisions gratuit et efficace que j'ai développé il y a déjà 15 ans (<https://spratt103.com/anticollision>) dans l'intérêt de tous les aéronefs et surtout des ULMs (inutile d'attendre de nouveaux accidents prévisibles)

Dans l'attente de vous lire.

Bernard Geffray

Le 7 mai 2015 12:11, ffplum <ffplum@ffplum.com> a écrit :

Nos réf. : **S15/03772/nf**

Cher Monsieur,

Nous vous remercions pour votre implication, toutefois, la FFPLUM n'a pas de décision particulière à prendre ou à vous faire connaître au regard de l'utilisation que vous signalez du réseau GSM et d'Internet pour l'anticollision à partir d'un smartphone. En effet, cette option est étudiée parmi d'autres depuis déjà au moins 6 ans au sein des diverses instances techniques auxquelles les fédérations participent. Plusieurs études qui prennent en compte ces possibilités ont été réalisées en collaboration avec la DGAC et d'autres partenaires de l'aviation générale. Elles sont analysées au sein de l'Instance de Sécurité de l'Aviation Légère (Mission de Jesus Leandro 2013 pour la DGAC sur le tracking de la circulation aérienne générale, Thèse 2014 d'Arnold Platek pour l'UFH et l'ESTACA sur l'intégration des drones dans l'espace aérien, groupe de travail CDI DGAC AFHSH « projet IFR basse hauteur non contrôlé des hélicoptères SAMU », pour citer les plus connues).

Quelques applications ont même été testées en vraie grandeur comme l'option de partage de position en vol des utilisateurs du logiciel NAVI entre 2012 et 2014, l'application « drones » du service de préparation et de suivi de vols MACH7, la consultation en vol de FlightRadar24 par Internet (présentation du trafic équipé A-DSB donc limité aux vols commerciaux). La surveillance du trafic n'est d'ailleurs pas le seul type d'information qui soit étudié, la mise à jour en temps réel de la situation météo fait également l'objet de l'attention des groupes de travail auxquels la FFPLUM est associée.

Pour l'instant, le principe de tirer partie du réseau GSM pour l'information en vol ne donne pas entière satisfaction et se heurte à des difficultés techniques qui ne peuvent pas être résolues facilement. On peut citer parmi d'autres problèmes :

La couverture 3G / 4G très faible, voire nulle dans une très grande partie des espaces aériens ouverts sans restriction au vol VFR et non contrôlés s'oppose à la mise en place d'un système d'alerte uniforme sur un territoire donné.

Techniquement, la vitesse de transmission des données sur le réseau GSM s'avère trop variable en fonction de la densité des relais et du volume instantané de trafic (occupation de la bande passante – gestion des transferts de relais ...). Elle ne permet en aucun cas de garantir la réception des alertes de trafic en vol dans des délais compatibles avec la gestion de l'anticollision.

Les opérateurs de téléphonie mobile sont réticents à étudier l'adaptation de leur réseau pour être utilisé à cet effet. Ils rappellent qu'il n'a pas été conçu pour ce type d'usage et devrait recevoir des modifications techniques importantes pour apporter un service assez fiable pour améliorer concrètement la sécurité.

Or il faut garder en tête qu'un système d'information en temps réel qui n'assure pas au minimum 80 % de fiabilité ne doit pas être utilisé comme moyen d'alerte de sécurité. En dessous de ce seuil de performances, il faut considérer que son exploitation risque de mobiliser exagérément l'attention du pilote au préjudice de la surveillance classique de son environnement.

Peut-être qu'à l'avenir, l'évolution des performances du réseau GSM pourra offrir des possibilités plus convaincantes, de sorte que l'idée n'est pas écartée.

Le principe général de gérer la circulation aérienne et l'anticollision à partir d'un réseau numérique sur lequel chacun signale automatiquement sa position GPS GNSS est pourtant la solution d'avenir, vous le savez peut-être. Mais cela se fera sur un réseau spécifique dédié qui est en cours d'étude. Il est appelé à terme à remplacer complètement l'usage de la radio VHF analogique, les radars, transpondeurs et TCAS, les aides radio électriques classiques à la navigation ainsi que la diffusion des données météo et des NOTAM. En Europe, le projet prend le nom de SESAR JU et aux Etats-Unis NEXT GEN ATC.

En attendant, pour ce qui concerne notre aviation ultralégère, il n'y a pas d'autre option sérieuse que le respect prudent, honnête et scrupuleux des règles de vol à vue.

Bien cordialement,
Commission Sécurité des Vols
Fédération Française d'ULM
96 bis, rue Marc Sangnier – 94704 Maisons-Alfort Cedex
01.49.81.74.43
www.ffplum.com

Le 7 mai 2015 18:44, Bernard Geffray <spratt103@gmail.com> a écrit :
Responsables de la FFPLUM,

Les raisons qui vous opposent à la réalisation et promotion du système anticollision gratuit et polyvalent que j'ai développé sont fausses et vont à l'encontre de la sécurité des pilotes aéronautiques et d'ULM en particulier.

Je vous laisse lire le résumé sur mon site : spratt103.com/pages/ qui indique que le GPRS, crée en 2001 (= 2,5G) est suffisamment utile à la réalisation de cet instrument de sécurité.

Malgré le dépôt de mon concept auprès de l'INPI, en 2000, je ne me suis pas élevé contre la création de l'entreprise Livetrack24, en 2006, car ils révèlent très positivement une partie de mes données. Voir leur site : www.livetrack24.com/docs/indexgeolocalisation.ffvl.fr/node/

Vu les circonstances (...) et afin que cet important concept de sécurité soit enfin développé, ce sans votre soutien, je me vois dans la nécessité de contacter Mr Niel, opérateur de Free mobiles, ou Mr Hourri, Président de Mexens Technology (www.navizon.com), qui m'avait envoyé en 2010 le mail suivant : "En créant une application dont la fonction serait d'interroger la position des mobiles a intervalles réguliers et de générer une alarme lorsque la distance entre 2 mobiles deviendrait trop petite, vous auriez exactement l'application que vous décrivez. Et son développement devrait être assez simple."

Je vous contactais pour avoir votre version officielle de cette absence de sécurité en milieu ULM depuis 15 ans.

Je vois qu'elle est très similaire à votre absence de soutien au plus sûr des ULM actuels : Le Spratt 103.

Tôt ou tard, l'avenir jugera vos dangereuses et regrettables attitudes.

Bernard Geffray
Concepteur du Spratt 103 et du système anticollisions

Aucune réponse de leur part...