

A BORD

**Portrait chinois**

**Si vous étiez...**

**Une saveur?**

le sel

**un parfum**

le romarin

**un bruit**

le tonnerre

**une couleur**

le bleu

**un animal**

la mouette

**un objet**

un couteau suisse

**une saison**

le printemps

**un pays**

l'Italie

**un film**

« La vie est belle », Roberto Benigni, 2006

**une époque**

le futur

**une musique**

le jazz

**un héros**

Ulysse

**un plaisir**

être en compagnie

**un principe**

la justice

**un défaut**

l'excès de rigueur

**une sensation**

l'intuition

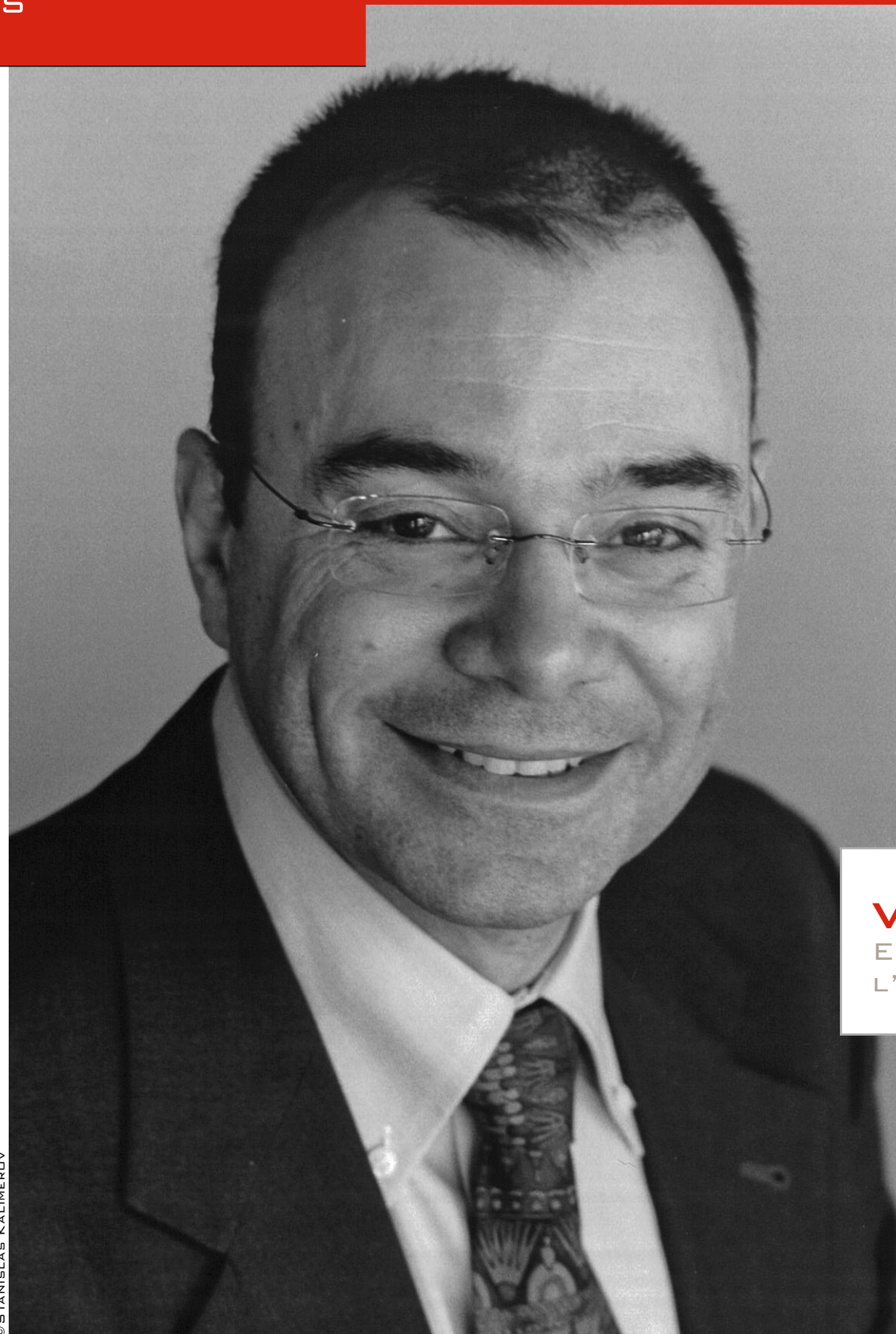
**un rêve**

voler

**un hobby**

la photographie

© STANISLAS KALIMEROV



Né le 22 décembre 1961 à Rome (Italie)  
Formation : ingénieur électronique  
1990-1998 : Alenia, Rome (Italie)  
1992 : chef de projet Flight Data Processing (FDP - traitement des plans de vol)  
1994 : responsable du produit FDP  
1998-2003 : Thalès, Bagneux (France)  
1999 : chef de projet FDP  
2000 : Cwmbran (Pays de Galles), crée l'équipe plan de vol Thalès au Royaume-Uni  
2001 : co-responsable du produit FDP  
2003 : ENAV, Rome (Italie) : Chef de projet Coflight eFDP

**Vous travaillez à la Direction de la technique et de l'innovation (DTI) sur le projet Coflight. Pouvez-vous nous résumer ce qu'est Coflight ?**

Coflight est un système de traitement des données de vol à l'usage du contrôle aérien. Il s'agit d'un projet franco-italien auquel Skyguide, le prestataire suisse de navigation aérienne, vient de s'associer. Coflight est l'héritier d'un premier projet sur lequel travaillaient Anglais, Français et Eurocontrol (*European Flight Data Processing eFDP*) mais qui n'a pas abouti. Les Français ont alors décidé de s'associer aux Italiens en reprenant la quasi-totalité des exigences de eFDP pour développer un produit commun utilisable par tous les États européens.

**VITTORIO PASCUCCI,**  
ENAV (ENTE NAZIONALE PER  
L'ASSISTENZA AL VOLO),

**Par rapport aux systèmes actuels, quels seront les principaux apports de Coflight ?**

Par rapport aux systèmes actuels, Coflight présente l'avantage d'être évolutif. Il est fondé sur les concepts les plus innovants de l'Air Traffic Management (ATM). Il pourra intégrer les dernières fonctionnalités de la gestion du trafic aérien comme le mode S<sup>(1)</sup>, ou encore les outils de séquençement des arrivées/départs pour une meilleure fluidité du trafic. Ce projet devrait aussi fournir un nouveau mécanisme « d'interopérabilité » qui permettra d'échanger les données de vol entre États européens sans discontinuités dans la gestion du trafic aux zones frontalières (*seamless IOP*). En fait, les utilisateurs de Coflight auront véritablement la vision d'un espace aérien unique et non plus morcelé comme c'est le cas aujourd'hui. Ce système de traitement des données de vol sera aussi utilisable pour les vols VFR (à vue) et cela est une nouveauté.

Pour conclure, Coflight est un projet ambitieux, une véritable opportunité pour mettre en commun les expériences de chacun au profit de la communauté en termes, par exemple, de coordination entre civils et militaires, de visualisation des vols océaniques, etc.

**Depuis quand travaillez-vous à la DTI et qu'est-ce qui a motivé votre venue à la DGAC ?**

Je suis le chef de projet Coflight à l'ENAV<sup>(2)</sup>, l'équivalent de la DSNA en Italie et, dans le cadre du programme Coflight, je travaille à temps partiel à la DTI depuis juillet 2003. Mais mon expérience professionnelle en France a débuté en 1998 chez Thalès, à Bagneux, où j'étais responsable des produits plans de vol.

**Quel regard portez-vous sur l'industrie aéronautique française ?**

Je suis très satisfait d'avoir travaillé pour l'industrie française. J'ai été impressionné par la capacité de mobilisation et d'organisation de Thalès sur des projets d'importance.

**Que pensez-vous de l'entité « DTI » ? Avez-vous l'équivalent en Italie ?**

Sur le papier, la DTI ressemble à « Area Technica », la structure que vient de créer l'ENAV. Je pense que la DTI est un bon exemple pour ce que nous souhaitons mettre sur pied en Italie, c'est-à-dire une structure dont les compétences couvrent tout le cycle de vie d'un produit.

**Vous semblez donc travailler différemment en Italie ?**

C'était le cas jusqu'à une période récente. La navigation aérienne italienne achetait les systèmes clés en mains à l'industrie aéronautique. Nous étions seulement des utilisateurs. Depuis la transformation en société par actions, une des missions stratégiques définies par l'état major de l'ENAV est de participer, en collaboration avec l'industrie, au développement des systèmes dont nous serons propriétaires. Le projet Coflight est un bon exemple de cette politique.

**Depuis environ quatre ans, le centre de contrôle de Rome gère tout l'espace aérien supérieur de l'ouest de l'Italie. Combien y a-t-il de contrôleurs aériens dans ce centre et quels sont ses outils ?**

Le centre de contrôle de Rome assure le contrôle d'approche de l'Italie du centre et celui de tout l'espace supérieur occidental italien. C'est sans doute l'un des centres les plus modernes au monde. En matière de contrôle en route, nous sommes les premiers à avoir abandonné le strip<sup>(3)</sup> papier pour le strip électronique. Outre le centre de Rome, nous avons trois autres centres de contrôle en Italie : ceux de Milan, de Padoue et de Brindisi. À la différence de la France, la coordination entre civils et militaires est plus poussée en Italie : dans chaque centre de contrôle, il y a une équipe de contrôleurs militaires. 250 contrôleurs aériens travaillent dans le centre de Rome sur un total de 1 600 environ.

**Vu de l'Italie, quelle image a-t-on de l'aviation civile française ?**

Il y a des similitudes entre l'aviation civile italienne et française. Comme vous, notre actionariat est public et nous partageons les mêmes points de vue sur certains principes du fonctionnement de l'entreprise. Nous approuvons vos choix technologiques avancés et courageux. Pour nous, l'aviation civile française est un partenaire de référence pour porter les évolutions futures en Europe. ■

Propos recueillis par Laurence Brun-Potard, le 20 mars 2006.

(1) Voir Aviation civile N° 324 et 326.

(2) Société par actions depuis 2002.

(3) Bande de papier sur laquelle figurent les principales caractéristiques du vol nécessaire au contrôle du trafic aérien.

LES UTILISATEURS DE COFLIGHT AURONT  
VÉRITABLEMENT LA VISION D'UN ESPACE  
AÉRIEN UNIQUE ET NON PLUS MORCELÉ...