



D S A C

# INFO SÉCURITÉ DGAC

## N° 2015/01

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.  
Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

<b>Opérateurs concernés</b>	Exploitants d'aéronefs
<b>Sujet</b>	Prise en compte des menaces locales
<b>Objectif</b>	Améliorer le retour d'information vers les équipages des menaces locales identifiées par une compagnie aérienne

<b>Contexte</b>	<p>Dans toutes les phases d'un vol, les équipages se doivent de chercher à identifier les menaces pertinentes auxquelles ils pourraient être amenés à être confrontés, et à les anticiper en prévoyant une stratégie de gestion de ces menaces. Cette pratique a notamment été formalisée dans le cadre du Threat and Error Management (TEM).</p> <p>Ces identifications peuvent bien sûr se fonder sur l'expérience des pilotes, mais celle-ci est forcément limitée par rapport à l'expérience collective construite par une compagnie aérienne. Aussi, cette dernière a la responsabilité de fournir à ses équipages les éléments nécessaires pour gérer au mieux leurs menaces en temps réel. C'est particulièrement vrai pour les menaces locales, concernant les aérodromes, hélistations ou sites d'intérêt public, routes aériennes...</p> <p>Ce sont les utilisateurs de ces plateformes et routes qui ont la connaissance de leurs particularités pouvant avoir un impact sur la sécurité des vols. Les exploitants devraient donc favoriser la remontée d'information des pilotes vers l'encadrement, sous forme d'Air Safety Reports (ASR), de retours d'expérience (REX) ou de tout autre format approprié.</p> <p>C'est alors le Système de Gestion de la Sécurité qui a la charge de synthétiser toutes les informations disponibles concernant les menaces locales, à partir de ces retours d'expérience mais aussi des événements détectés en analyse des vols, de la veille externe ou de contacts éventuels avec d'autres exploitants.</p> <p>Voici quelques exemples d'informations qu'il peut être intéressant d'identifier :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Aérologie particulière sur la trajectoire d'approche finale (turbulences, cisaillement de vent fréquent dans certaines conditions, vent arrière (3)...);</li><li>- Piste rendue glissante par des accumulations de gomme de pneumatiques ;</li><li>- Marquage de piste effacé ou non conforme ;</li><li>- Consignes particulières imposées par l'ATC ;</li><li>- Forte densité de trafic VFR ;</li><li>- Attaques Laser fréquentes ;</li><li>- Collisions fréquentes avec des oiseaux ;</li><li>- Points clés particuliers (position, altitude, vitesse, configuration) d'une trajectoire d'approche à vue à tenir afin de respecter les critères de stabilisation.</li></ul> <p>Ces menaces fréquentes doivent être portées à la connaissance des équipages par les moyens de communication pertinents. Pour les informations permanentes ou valables sur une longue période, la référence se situe au niveau de la partie C du manuel d'exploitation. Mais dans certains cas (menaces critiques, temporaires, ...) d'autres moyens, utilisés en complément ou en remplacement du MANEX C, peuvent être judicieux, tels que le dossier de vol ou les moyens de communication du SGS (Flash SV, bulletin SV...). Lorsque cela est jugé nécessaire dans le cadre du processus de gestion des risques du SGS, une possibilité consiste même à affiner la catégorisation des aérodromes (telle que définie par le paragraphe ORO.FC.105 du règlement 965/2012), en la modifiant de A vers B, voire B vers C. En se plaçant dans le cadre du maintien des compétences d'aérodrome des pilotes, il est ainsi possible de s'assurer que la prise en compte des menaces identifiées est effective et tracée.</p>
-----------------	--

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à : [rex@aviation-civile.gouv.fr](mailto:rex@aviation-civile.gouv.fr)

1

	<p>Ces informations, lorsqu'elles sont susceptibles d'intéresser plusieurs opérateurs et ont une durée de validité non négligeable ont pour vocation à figurer dans l'information aéronautique officielle. Aussi, tous les opérateurs sur une plateforme ou une route aérienne ayant identifié une menace locale sont invités à en tenir informé les organismes les mieux placés pour relayer l'information (exploitant d'aérodrome, ATC local, DSAC-IR...). Cette transmission est fondamentale car ce sont souvent les utilisateurs qui sont les mieux placés pour collecter de telles informations sur des aérodromes dont les caractéristiques sont évolutives. Une bonne qualité de l'information aéronautique officielle est ainsi fondée sur la capacité à obtenir un retour d'expérience régulier.</p> <p>Enfin ces menaces peuvent également alimenter les scénarios d'entraînement et de contrôle périodique, comme décrit dans la partie « identification des besoins de formation / Les objectifs ciblés » du guide « Formation au sein du système de gestion » du symposium DSAC 2014 (2).</p>
<p><b>Actions recommandées</b></p>	<p><b>En conséquence, la DGAC recommande :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>de sensibiliser les équipages à la nécessité de rapporter toute menace locale qu'ils auraient pu identifier ;</b></li> <li>- <b>d'utiliser également l'analyse des vols pour identifier de telles menaces ;</b></li> <li>- <b>de mettre en place un traitement spécifique des retours d'expérience concernant les menaces locales ;</b></li> <li>- <b>d'intégrer, lorsque c'est pertinent, ces retours d'expérience dans la documentation à la disposition des équipages ;</b></li> <li>- <b>d'intégrer ces retours d'expérience dans le processus de catégorisation des aérodromes ;</b></li> <li>- <b>d'informer la DSAC et les exploitants concernés (aérodrome, ATC...) de toute menace locale, détectée par un opérateur, qui ne figurerait pas dans l'information aéronautique officielle et qui serait susceptible de concerner d'autres opérateurs.</b></li> </ul>
<p><b>Annexe</b></p>	<p>(1) Accident survenu le 12 octobre 2012 à un Bombardier CRJ-700 à Lorient  <a href="http://www.bea.aero/docspa/2012/f-ze121016/pdf/f-ze121016.pdf">http://www.bea.aero/docspa/2012/f-ze121016/pdf/f-ze121016.pdf</a></p> <p>(2) Guide « Formation au sein du système de gestion »  <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2-Guide_Formation_au_sein_du_Systeme_de_gestion_BD_web.pdf">http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2-Guide_Formation_au_sein_du_Systeme_de_gestion_BD_web.pdf</a></p> <p>(3) Info Sécurité DGAC 2011/2  <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/IS2011_02.pdf">http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/IS2011_02.pdf</a></p>