

Objectifs :

*Définir la méthode mise en place, présenter les enjeux/contraintes DSAC & exploitant, présenter les solutions trouvées*

# La gestion des changements

*Mathieu MASSARDIER, Aéroports du Grand Ouest  
Nicolas BOURASSET, DSAC-Ouest*

Séminaire IR ADR

Paris - 08/12/2017



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

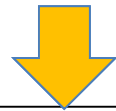
Ministère de la Transition écologique et solidaire

- 1) Le changement
- 2) Le dossier changement
- 3) Retour d'expérience



# LE CHANGEMENT?

**Etat initial** : conformité réglementaire et niveau de risque connu et maîtrisé



**Changement – modification – évolution** : dans le périmètre du CSA, impactant la **conformité réglementaire** et le **niveau de risque**



**Etat final** : conformité réglementaire modifiée et nouveau **niveau de risque** connu et maîtrisé

# LE CHANGEMENT?

**Intervention technique**

Analyse du risque +++  
Analyse conformité réglementaire +

**Changement « opérationnel »**

Analyse du risque +++  
Analyse conformité réglementaire +++

**Changement « organisationnel »**

Analyse du risque +  
Analyse conformité réglementaire +++

**Changement significatif**

Impactant un équipement critique, les termes du CSA, accueil aéronef plus dimensionnant,...

# LE DOSSIER CHANGEMENT

## Comprend:

- La programmation du changement
- Une analyse de la conformité réglementaire
- Une caractérisation du changement
- Une étude de sécurité (EDS, EISA,...)
- Une approbation par l'organisation



# LE DOSSIER CHANGEMENT

**Potentiellement une notification à l'autorité de surveillance:**

- Simple notification
- Pour approbation



DSAC



DSAC

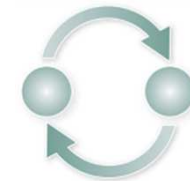
Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

# LE DOSSIER CHANGEMENT

## Ensuite:

- Mise en œuvre et suivi des éléments de l'étude de sécurité (MRR)
- Réception changement et vérification conformité réglementaire
- Retour d'expérience (REX)



# RETOUR D'EXPÉRIENCE

- Gérer les délais!
- Echanger avec l'autorité
- Un outil





# SAFETYCUBE

Aéroport Nantes Atlantique **VINCI** AIRPORTS

## Etude d'impact changement

**1 Informations générales**

Nom du changement :  
Accueil ponctuel d'un B747-800

Description :  
Accueil exceptionnel d'un Boeing 747-800 (code F) sur l'aérodrome de Nantes Atlantique. Vol d'état programmé dimanche 22/10/2017.  
Atterrissage d'un B747-800  
Circulation au sol (Cheminement piste - point de stationnement et inversement).  
Stationnement  
Décollage d'un B747-800  
Voir l'étude technique pour une description détaillée de l'opération

Raison(s) du changement :  
 Réglementaire  
 Entretien  
 Amélioration  
 Autre  
 Demande cie

Date de mise en oeuvre prévue :  
2017-10-22

Date de fin prévue (si applicable) :

Type de changement :  
Accueil d'un nouvel avion

Suivi du document

RISQUES (0)    ACTIONS (0)    PIÈCE(S) JOINTÉ(S) (21)    MESSAGES (0)

## Programmation du changement

[Lien](#)



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



DSAC

## Conformité réglementaire

**2. Impact réglementaire (IR, Certification, BC, SGS, Manuel...)**

Réglementation concernée	Impact sur la conformité	Plan d'action	Conformité après changement
ADR.OR.B.040 Changements	Nécessite de suivre la procédure changement	Caractérisation EISA Demande d'approbation DSAC.	Conforme
ADR OPS.B.090 Utilisation de l'aérodrome par un aéronef avec un code d'identification plus élevé	OK	Application de la procédure changement	Conforme
ADR OPS.B.010 SSLIA AMC & GM associées	Niveau de protection assure non conforme (9 iso T0).	(3) AMC2 : moins de 700mvs sur les 3 mois consécutifs (2 seulement) donc Niveau à assurer : 10-1-9	Conforme
CS ADR-DSN.B.045 RWY width	45m conforme code E, non conforme code F	Inspection SSLIA systématique après chaque mvmt. Cf. EISA.	Acceptable
CS ADR-DSN.B.085 RWY strength	OK	Limitation tonnage per étude ACN PCN cf étude technique	OK
CS ADR-DSN.B.095 RWY turn pads	Conforme code E, non conforme F	Étude technique, écarts tolérés admissibles respectés. Cf. étude technique	Acceptable
CS ADR-DSN.B.125 RWY shoulders	7,5m de part et d'autres, conforme code E, non conforme code F	Inspection SSLIA systématique après chaque mvmt. Cf. EISA.	Acceptable
CS ADR-DSN.B.130 slopes	Conforme code E, non	Inspection SSLIA.	Acceptable

**3 Caractérisation du changement**

1. Le changement impacte les termes du certificat  
 Oui     Non

Précisez :  
L'aérodrome est certifié pour les codes E. Le Boeing 747-800 est un code F. Il faut donc analyser l'impact de l'accueil de ce type d'avion au regard de l'infrastructure et de l'organisation associée.

2. Le changement impacte la base de certification ?  
 Oui     Non

Précisez :  
Non car pas de changement d'infrastructure.

3. Le changement impacte un équipement critique ?  
 Oui     Non

Précisez :  
Impact la piste, le taxiway et les cheminements que l'avion va emprunter mais l'analyse d'impact et l'étude technique vont permettre de mettre en avant les contraintes et les mesures permettant d'accueillir ce type d'avion (de façon ponctuelle) sur l'équipement critique.

4. Le changement impacte significativement le SGS ?  
 Oui     Non

Précisez :  
NON, intégré à la procédure changement et déroulement du processus conformément à ce qui est attendu

5. Le changement impacte significativement l'exploitation ?  
 Oui     Non

Précisez :  
Exploitation aéronautique : OUI. Un cheminement spécifique sur la piste, taxiway et bretelle devra être défini (dans le cadre des études). La gestion des autres aéronefs de plus de 60 m d'envergure éventuels devra être prise en compte au moment des mouvements du 747-800. Exploitation des opérations aire de trafic : OUI dans le sens où les postes utilisés pour assurer le stationnement de cet avion a un impact sur les postes adjacents et cet impact sera analysé dans les études associées à ce formulaire.

6. Le changement implique la création/modification d'une publication temporaire/permanente ?

Changement avec approbation & EISA

## Caractérisation

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

# SAFETYCUBE

### 4 Etude d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA)

**A - Complément d'information**

Impacts documentaires :

- Plan de prévention pour chaque entité intervenante
- Coordination SPS (travaux)
- Manuel d'aérodrome
- MANEX
- Documents opérationnels (Procédures, Consignes, IT, FT ...)

Entité(s) impactée(s) : DST

Entité(s) impactée(s) : PCE

Entité(s) impactée(s) : SEC

Entité(s) impactée(s) :

Précisez : Assistant Aviapartner

Précisez : Ajout de la décision d'acceptation et des conditions d'accueil spécifiques dans les chapitres 1.3 et 4.5.

Evénement redouté : Présence d'obstacles

Causes : Avion de code supérieur au code de référence de l'aérodrome - empennage plus haut. Circulation de l'appareil dans les servitudes des équipements de radionavigation.

Conséquences : Perturbation des aides radios, interférence avec les équipements de navigation

REX associé à l'ER : Accueil ANI 24 plus de 100 fois depuis Mars 2016. Pas d'impact recensé.

Description	Pilote	Date de réalisation	Véhicule le ... par ...	Statut après vérification
Mesure 1 : Une étude technique et opérationnelle doit être réalisée par le département service études du gestionnaire pour savoir si l'accueil peut venir sur l'aéroport de Nantes et sous quelles conditions.	MD	Avant la 1ère opération		
Mesure 4 : Etude basée sur les études menées pour l'accueil de l'ANI 24 à Nantes; B747-800 moins imposant que l'ANI 24. Une étude a été menée par la DTI concernant l'impact de l'ANI 24 lors de son roulage sur les aides radio. La conclusion menée à aucun impact. Le B747-800 étant moins contraignant en design, aucun impact ne doit être à recenser.	AGO DTI	Avant la 1ère opération		

Matrice de risque :

Criticité avant mesures : Probabilité 3, Sévérité B, Criticité

Criticité après mesures : Probabilité 1, Sévérité B, Criticité

**EISA**

### 5 Acceptabilité du changement avec mesures décidées

Nécessité d'une publication aéronautique ?  Oui  Non

Conclusions de l'étude :

Après analyse, l'accueil du B747-800 a un impact limité sur les aires de mouvement et sur les opérations qui s'y déroulent à condition de mettre en œuvre l'ensemble des mesures d'atténuation de risques décrites dans l'étude technique et dans cette EISA. L'ensemble de cette étude permet d'affirmer que les risques liés à l'accueil d'un tel appareil sont évalués et maîtrisés et que la venue de cet avion peut de faire en toute sécurité dans que la sécurité des autres aéronefs ne soit compromise sur l'aérodrome. L'ensemble des informations associées à la venue de cet avion sont bien diffusées à l'ensemble des acteurs, y compris le SNA-O avec qui AGO se coordonne pour l'accueil de cet avion.

Le retour d'expérience quant à l'accueil de l'ANI 24 sur la plateforme de Nantes et les nombreuses similarités d'opérations (cheminement, impact...) permettent à AGO de s'engager sur l'impact et les risques associés à la venue d'un B747-800 qui sont maîtrisés.

Pilote du changement :  Oui  Non

Responsable SGS (si différent) :  Oui  Non

Responsable SGR :  Oui  Non

RSC :  Oui  Non

Nom / Signature : F.MARIE

Nom / Signature : F.VIAU

Nom / Signature : T.JUNG

Signature : M.MASSARDIER

**Validation du changement**

**Notification du changement**

Editer

Référence : IMP-2017-10/1

Site : DOA

Statut

Post-changement : Support Safety Line

Par : 2017-10-23

Type : Approbation

Notification :  Oui  Non

De : m.massardier

À : 2017-10-20



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

