



SAFAER

Retour d'expérience sur les comptes rendus
d'événements de sécurité des aéroports français

Numéro 9
Juin 2023

Un été intense se profile

Synonyme de grand dynamisme et de pic d'activité pour les aéroports, la période estivale se profile à l'horizon !

La période pré-estivale est donc une bonne occasion de mener à bien les derniers préparatifs et de mettre en avant certains événements de sécurité.

Ce neuvième numéro vous propose de découvrir :

- ✈ Un bilan des événements qui concernent des grues hors emprise
- ✈ Un événement de sécurité concernant une unité PAPI endommagée lors d'opérations de fauchage
- ✈ Une sortie de piste au Costa Rica
- ✈ Un focus sur la réception de travaux non conformes

Les informations présentées proviennent des comptes rendus d'événements notifiés à l'autorité par les exploitants d'aéroports et stockés dans la base de données ECCAIRS, dans le cadre du règlement (UE) 376/2014 concernant les comptes rendus,

l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile. Elles sont anonymisées et leur diffusion a pour seul objectif le partage d'expérience dans un esprit d'amélioration collective de la sécurité et de culture juste.

Statistique : les grues sauvages... oiseaux de fer

En quatre ans, le nombre de notifications liées à la présence de grues à proximité des aérodromes et hélistations (hors emprise) a presque doublé !

Ces notifications traitent de plusieurs problématiques telles que les défauts de balisage diurne ou nocturne, les hauteurs non respectées, l'absence de NOTAM, etc. Mais la thématique récurrente reste la découverte fortuite de leur installation non autorisée, ou non coordonnée.

Certains exploitants se retrouvent désemparés face à cette répétition d'événements, ne trouvant pas d'action efficace à moyen et long terme qui permettrait d'en diminuer les occurrences.

Après sollicitation par ces exploitants, certaines DSAC inter-régionales ont travaillé de concert avec le SNIA local sur des opérations de communication à grande échelle visant certains grutiers identifiés, les mairies localisées aux abords des aérodromes impactés ainsi que le syndicat national des professionnels du levage pour une diffusion large dans leur réseau.

Il est encore trop tôt aujourd'hui pour voir si cette initiative portera ses fruits, mais les retombées ne peuvent être que positives !

Pour information, concernant les aérodromes certifiés UE, le règlement IR-ADR (OPS.B.070) impose que l'exploitant d'aérodrome coordonne la surveillance des obstacles aux abords (et plus généralement des « dangers ») avec le PSNA (SNA ou AFIS) et l'autorité compétente (DSAC-IR).

Les exploitants disposent généralement d'un protocole de surveillance des obstacles avec le PSNA. Une solution efficace consiste à intégrer la DSAC-IR dans ce protocole. Un groupe de travail mené par la DSAC, et incluant l'UAF, est en cours et aboutira à un guide sur ce sujet.



Source : ECCAIRS France



Unité PAPI endommagée

Lors d'une visite de routine, l'agent de maintenance a constaté que l'unité C du PAPI était endommagée.

Après investigation il s'avère que ces dommages ont été causés par les récentes opérations de fauchage.

Un NOTAM a été immédiatement publié afin d'informer les pilotes de l'indisponibilité du PAPI et des actions de réparation ont été engagées pour permettre une remise en service rapide.

Enseignement

L'été approche et les premières fauches de printemps ont déjà été mises en œuvre, le STAC vient d'ailleurs de publier un guide dédié au sujet ([Communication METEOR #25780](#)). Sur les aérodromes, ces opérations sont bien souvent sous-traitées à des entreprises spécialisées.

Un enjeu majeur pour la sécurité concerne la formation de ces acteurs. Une grande partie de la formation est axée sur la bonne maîtrise des procédures pour conduire sur les aires. Le volet formation au Système de Gestion de la Sécurité (SGS) n'est également pas à négliger. En effet, ces acteurs sont une des premières sources d'alimentation du SGS. Leur sensibilisation à la notification d'évènements de sécurité ainsi qu'aux principes de la culture juste revêt donc un enjeu majeur pour la sécurité. En outre, la formation des tiers et des sous-traitants aux thématiques SGS fait l'objet d'un axe de surveillance de la DSAC pour l'année 2023 ([Communication METEOR #22800](#)).



Vu ailleurs : une sortie de piste au Costa Rica

Attardons-nous à présent sur un événement survenu sur le continent américain.

En avril 2022, un Boeing 757-200 Cargo effectuant une liaison entre San Jose (Costa-Rica) et Guatemala City (Guatemala) sort de piste sur l'aéroport de San Jose.



Peu après le décollage de San Jose lors de la phase de montée, l'équipage se déclare « Mayday » à cause d'une panne hydraulique. L'aéronef est contraint de faire demi-tour et atterrit 45 minutes après le décollage sur la piste 07. Mais l'équipage perd le contrôle lors du freinage, l'aéronef finit sa course dans l'emprise de l'aérodrome et se brise en deux. Les deux membres d'équipage parviennent à sortir de l'appareil sains et saufs.

Le rapport final permettra de déterminer les causes exactes de l'accident ainsi que les facteurs contributifs ayant mené à la sortie de piste ainsi qu'aux dommages sur l'avion.

Pour le domaine aéroportuaire, cet événement est surtout une opportunité de rappeler que l'aéroport constitue bien souvent l'ultime série de barrières de sécurité.

Pour le cas particulier des sorties de piste, plusieurs barrières aéroportuaires sont engagées. Tout d'abord des barrières de prévention telles que :

- ✦ La communication de l'état de surface de la piste grâce au RCC pour permettre au pilote de mieux calculer ses performances à l'atterrissage.

Pour rappel la disponibilité du GRF figure dans la liste des axes de surveillance DSAC 2023 : [Communication METEOR #22800](#).

- ✦ L'entretien général des infrastructures, de l'état de la piste bien sûr mais également de toutes les marques au sol (exemple : axe de piste, point cible, etc.) qui constituent des indicateurs précieux pour les pilotes. De nuit, les feux sont également essentiels pour garantir la sécurité.

Ensuite l'aéroport dispose de multiples barrières de récupération comme :

- ✦ Les bandes de piste et RESA, qui sont dénuées d'obstacles et dont la surface doit être en capacité d'accueillir un aéronef en limitant le risque d'endommagement de l'appareil.

- ✦ L'intervention du SSLIA. Sur ce type d'incident le délai d'intervention est essentiel pour assurer la protection des personnes.

Cet événement, somme toute impressionnant, s'est heureusement bien terminé pour les occupants de l'aéronef. Il permet surtout de mettre en lumière les contributions essentielles des exploitants aéroportuaires dans l'ensemble de la chaîne de sécurité aéronautique.

Plus proche de nous, deux sorties de piste d'aéronefs de transport commercial ont eu lieu en 2022 sur le territoire français. Là encore, les infrastructures (bandes de pistes et RESA notamment) ont joué un rôle essentiel, en répondant aux normes internationales (OACI) mais également aux normes européennes (AESA).



Focus sur un risque particulier : les réceptions de travaux non conformes

Tout comme la préparation avant travaux est essentielle (étude de sécurité et de conformité, coordination entre les différents acteurs, information aéronautique, etc.), la réception des travaux et la réaction face à d'éventuelles non-conformités sont elles aussi primordiales.

En effet, au-delà des risques liés à la fin d'un chantier sur un aérodrome (FOD, dégâts sur l'infrastructure, etc.), et bien que la pression temporelle et opérationnelle puisse être importante, les non-conformités engendrées par des travaux peuvent impacter la sécurité et doivent donc être immédiatement identifiées, traitées et communiquées via l'information aéronautique et les consignes opérationnelles à destination des personnels de l'aérodrome et des prestataires de services de navigation aérienne.

Quelques exemples de non-conformités après travaux ayant entraîné un événement de sécurité :

- ✦ Marquage de point cible mal réalisé qui a laissé croire à un pilote en finale qu'un autre aéronef se trouvait sur la piste.
- ✦ Installation de PAPI sans le faire coïncider avec les marques de point cible.
- ✦ Inversion de la ligne de pointillés et de la ligne continue sur un point d'attente avant piste (non-détectée pendant 24 jours).
- ✦ Tracé d'un point d'attente avant piste sur une aire de trafic.

Un nouveau logiciel pour notifier les événements



À partir du 1^{er} juillet 2023, un nouveau logiciel de notification des événements de sécurité va être mis en service : **Eccairs 2**.

Important

Vous êtes exploitant aéroportuaire ?

Un responsable au sein de votre organisation a-t-il pu créer des identifiants administrateurs sur Eccairs 2 ?

Si ce n'est pas le cas, **renseignez vite le sondage** disponible dans la [communication METEOR #26240](#).

Ce nouvel outil européen, plus ergonomique que son prédécesseur, devrait faciliter grandement les échanges entre la DSAC et les exploitants sur ce sujet majeur qu'est la notification d'évènements de sécurité.

Cette nouveauté implique cependant une phase d'adaptation lors de laquelle la DSAC vous accompagnera afin de conserver notre dynamique commune et renforcer encore davantage un système de notifications déjà très performant.

Bonne pratique

Une bonne pratique visant à réduire le risque d'utilisation d'infrastructures non conformes après travaux consiste à mettre en place une checklist « réception des travaux », comme cela a déjà été mis en œuvre par de nombreux aérodromes certifiés européens.

À vos agendas : Symposium DSAC

Le 7 décembre 2023 se tiendra le 18^e symposium annuel sur la sécurité aérienne de la DSAC.

Il sera consacré cette année à la **prévention des sorties de piste**.

Une journée qui s'annonce riche en échanges et en enseignements !

Les inscriptions seront ouvertes en septembre.



DSAC

TRAVAUX SUR PISTE

Construire ensemble la sécurité

COORDINATION AVEC LES USAGERS



**Information anticipée tu fourniras
Nul stress à l'arrivée tu ne provoqueras**

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

DEJMS



Objectif Sécurité

Est le label de promotion de la sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur aéronautique des informations utiles et nécessaires à connaître, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité aérienne. Via l'exploitation et l'analyse des données et informations de sécurité de toute provenance (incidents notifiés par les opérateurs, rapports d'enquêtes, médias, etc.), il a pour ambition d'améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et de participer ainsi au développement d'une culture partagée en la matière.

Abonnez-vous :

ecologie.gouv.fr/objectif-securite

+ d'info sur la notification des évènements :

ecologie.gouv.fr/notifier-incident

Qu'est-ce que SAF AER ?

SAFAER est un bulletin d'information portant sur les événements de sécurité, leurs analyses et les actions correctrices concernant les exploitants aéroportuaires. Cette publication est née de la volonté de l'autorité de surveillance de faire un retour d'information régulier aux aéroports français sur les événements de sécurité qu'ils notifient.

L'objectif est de mieux partager la connaissance des risques du domaine, dans un esprit de promotion de la sécurité et de culture juste. Merci pour votre lecture, n'hésitez pas à partager cette newsletter et à vous abonner.

À très bientôt pour de nouveaux retours d'expérience !

Le texte de ce bulletin est libre de droits et peut être reproduit sans autorisation.

Publication de la direction de la sécurité de l'Aviation civile

Directrice de la publication	Naïma Lagdaa
Rédacteur en chef	Mathieu Panizzon
Rédacteurs	Aurélie Feraud DSAC-NE, Aurélie Albert DSAC-OI
Conception graphique	Léna Téclès
Crédits photos	Sylvain de Buyser (1) ; Liebherr.com (2) ; Aviation Herald (3) ; DR (5) ; Ricardo Gomez (6)

ISSN : 2801-6076