

Plus de comptes-rendus, une meilleure culture de la déclaration

## Evénements

En 2007, un total de 1789 comptes-rendus d'incidents (événements) est parvenu à l'unité Gestion de la sécurité et des risques (SRM) à l'OFAC. Par rapport à l'année dernière, les comptes-rendus d'événements ont augmenté de 716, soit 66 pour cent. Les événements sont des incidents que les acteurs de l'aviation sont tenus de déclarer. 308 incidents étaient en relation avec l'équipement technique et les installations de Skyguide, ce qui est surtout dû à une déclaration plus systématique au niveau de la navigation aérienne. Pratiquement tous ces comptes-rendus n'avaient aucune influence sur la sécurité et portaient sur des manifestations d'usure normales de composantes non critiques. C'est pourquoi ces comptes-rendus sont recensés statistiquement, mais ne sont pas pris en considération par ailleurs dans le présent rapport. Si l'on exclut ces comptes-rendus, on a enregistré une augmentation des événements déclarés de 38 pour cent entre 2006 et 2007.

Le nombre des incidents présentant un risque faible a augmenté de 45 pour cent, alors que le nombre des cas présentant un risque élevé n'augmentait que de 13 pour cent. A cet égard, la part des incidents présentant un risque élevé a été ramenée à 21,6 pour cent (2006: 26,2 pour cent), ce qui peut être considéré comme l'indice d'une amélioration générale de la sécurité. Comme l'année précédente, seulement 50 pour cent des comptes-rendus portaient sur le domaine de la navigation aérienne et des aérodromes, alors que les autres

cas se répartissaient également entre les domaines opérations aériennes et sécurité technique.

### Sécurité technique

En 2007 comme l'année précédente, la part des incidents dus à des raisons techniques a représenté environ 24 pour cent de tous les événements déclarés. De même, le rapport de 1 à 2 entre les catégories «risque élevé » et «risque faible » est resté inchangé depuis 2006.

Les comptes-rendus les plus fréquents portaient sur les points suivants:

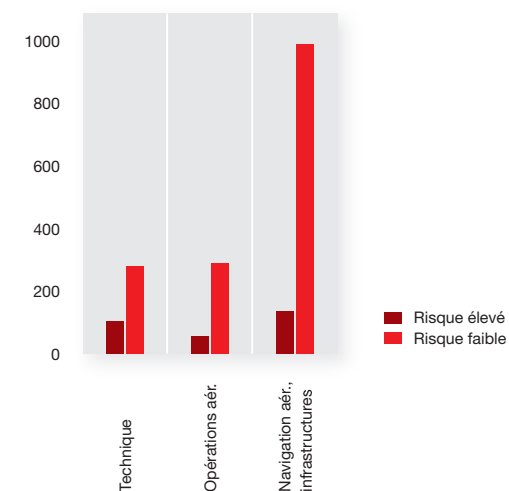
- Moteurs et systèmes de carburants;
- Système et éléments électriques, hydrauliques et pneumatiques;
- Dégagement de fumées et/ou d'odeurs non identifiées;
- Train d'atterrissage et roues;
- Incidents techniques lors d'opérations hélicoptères;
- Anomalies ou non-respect de prescriptions de maintenance.

Ces six catégories représentaient environ 70 pour cent de tous les comptes-rendus dans ce domaine. Le reste des cas relevait de dix autres catégories.

Les incidents en liaison avec les moteurs et les systèmes de carburants n'étaient qu'isolément cou-

plés à des incidents de fumée/odeurs (2007: 7 pour cent 2006: 11 pour cent). Ils ont été principalement causés par des défauts et des pannes mécaniques sur des composantes (40 pour cent), des pannes ou des erreurs d'affichage d'instruments (22 pour cent); des lacunes au niveau de la maintenance (15 pour cent) ou de la surveillance/des systèmes de carburants (15 pour cent). Les incidents impliquant des éléments électriques, hydrauliques et pneumatiques ainsi que les systèmes connexes ont diminué de 62 en 2006 à 49, malgré la forte hausse des comptes-rendus dans toutes les catégories de la sécurité technique. En 2006, près de la moitié de ces incidents avait également provoqué le dégage-

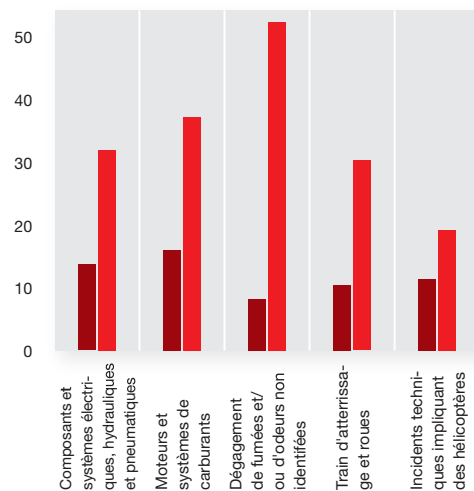
Nombre total d'incidents par secteur et risque en 2007



ment de fumée et/ou d'odeurs, mais cela n'était le cas que pour un tiers des incidents en 2007. Près de 40 pour cent de ces incidents étaient en rapport avec des problèmes des systèmes, éléments électriques et de câblage.

Le nombre des comptes-rendus portant sur des incidents de fumée/odeurs a sensiblement augmenté (2007: 62; 2006: 37). La moitié portait sur le domaine de la cuisine de bord, 40 pour cent sur des pannes des éléments et systèmes électriques, hydrauliques et pneumatiques. Il est manifeste que le personnel de cabine enregistre ce genre d'incidents avec plus d'attention, puisque les comptes-rendus ont été pratiquement multi-

#### Sécurité technique – principales catégories, nombre et classement des incidents en 2007

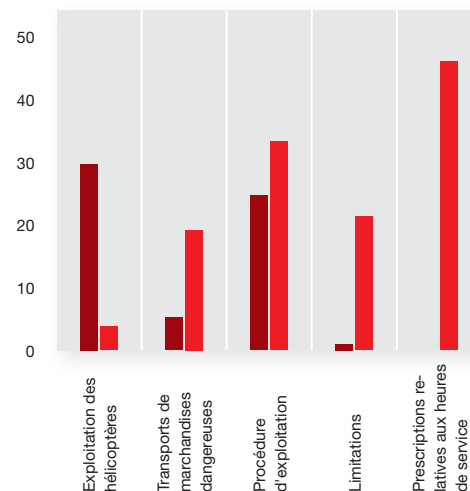


pliés par vingt par rapport à l'année précédente.

#### Opérations aériennes

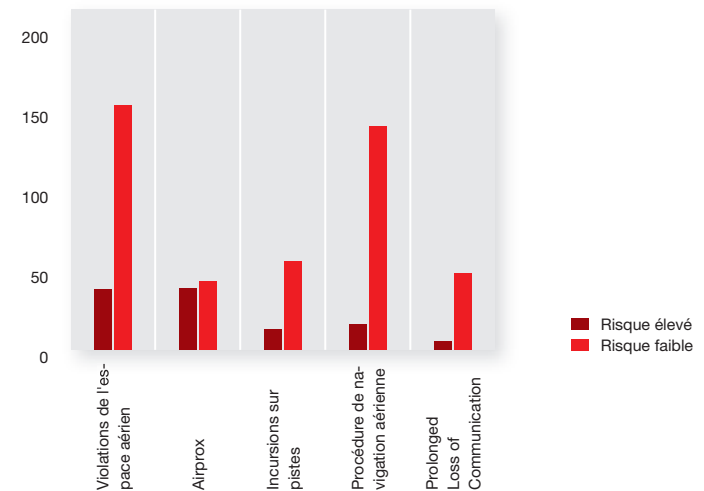
Les opérations aériennes ont déclaré à l'OFAC un total de 370 incidents en 2007. Par rapport à l'année précédente (264 comptes-rendus), cela représente une augmentation de plus de 40 pour cent. La proportion des cas présentant un risque élevé a légèrement diminué (de 23,1 à 19,2 pour cent). Les cinq catégories les plus fréquentes d'incidents étaient les vols d'hélicoptères, les marchandises dangereuses, les procédures d'exploitation, les limitations et le non-respect des heures de service/ de repos.

#### Opérations aériennes – principales catégories, nombre et classement des incidents en 2007



Avec 31 comptes-rendus dans le domaine des hélicoptères, le nombre de comptes-rendus a diminué de 8, soit 25 pour cent, depuis 2006. Plus de 90 pour cent des incidents (28) étaient cependant associés à un risque élevé et portaient principalement sur les transports aériens par câble. Au vu de la complexité du travail et de la durée du séjour dans un environnement très dangereux, un incident peut rapidement entraîner des dégâts importants, blesser ou tuer. C'est pourquoi la Fédération suisse des hélicoptères (FSdH) a réalisé en collaboration avec l'OFAC des cours spéciaux pour responsables de la sécurité et assistants de vol, afin de sensibiliser davantage à la sécurité dans l'industrie de l'hélicoptère.

#### Infrastructures – principales catégories, nombre et classement des incidents en 2007



Les incidents liés aux marchandises dangereuses (dangerous goods) ont diminué de 15 pour cent, passant de 33 à 28 en 2007. On remarquera la nette réduction de 53 pour cent des cas présentant un risque élevé, alors que ceux affectés d'un risque faible augmentaient de 25 pour cent. Par une campagne dans l'industrie, l'OFAC a essayé d'améliorer la sensibilisation des responsables du domaine. Les procédures d'exploitation sont des incidents impliquant l'interaction entre les équipages dans le cockpit et les systèmes de vol respectivement les procédures de navigation aérienne. A cet égard, 60 comptes-rendus ont été enregistrés, soit une augmentation de 140 pour cent par rapport à l'année précédente. Comme en 2006, 43 pour cent des cas présentaient un risque élevé, 57 pour cent relevaient de la catégorie «risque faible».

La catégorie «Limitations» comprend les incidents particuliers qui présentent généralement un rapport avec le maniement de l'équipement des aéronefs par les pilotes. 19 comptes-rendus, soit 73 pour cent, portaient sur des dépassements de vitesse pour l'utilisation de volets de démarrage et d'atterrissage ainsi que dans le vol de déplacement. Trois autres incidents ont été provoqués par de mauvais calculs de poids, des atterrissages durs ou des atterrissages en surpoids. Les violations des heures de service et de repos ont provoqué en 2007 un total de 126 comptes-rendus (+34 pour cent par rapport à 2006). Compte tenu de la plus grande disponibilité générale à déclarer les in-

cidents, ces chiffres sont restés constants. Les comptes-rendus provenaient de 19 compagnies différentes.

#### Navigation aérienne et aérodromes

La navigation aérienne et les aérodromes ont transmis au total à l'OFAC 1065 incidents en 2007. Cette augmentation de 93 pour cent par rapport à l'année précédente est due dans une très large mesure à une pratique de déclaration plus systématique par Skyguide en cas de problèmes techniques. La majorité des cas venaient de la navigation aérienne (plus de 90 pour cent), environ 4 venaient des aéroports.

La plupart des comptes-rendus portaient sur des violations de l'espace aérien. Le total des 200 incidents représentait 19 pour cent de l'ensemble des comptes-rendus. En comparaison avec 2006, ces incidents ont augmenté de près de 41 pour cent. Avec 34, la plupart de ces cas relevaient aussi de la catégorie du risque accru. Par comparaison avec l'année précédente, ces cas ont certes diminué de 5, mais les violations dans l'espace aérien restent un problème. Près de 73 pour cent des violations de l'espace aérien qui se sont produites dans les mois d'été sont dus à des pilotes de petits appareils (moins de 2250 kilos de poids maximal). L'OFAC a réagi à l'augmentation des violations de l'espace aérien et lancé une campagne d'information pour sensibiliser les pilotes et leur donner des conseils de comportement.

Pour les rapprochements dangereux d'aéronefs (Airprox), on a enregistré en 2007 une augmentation des incidents déclarés de près de 5,5 pour cent. Globalement, les Airprox ont représenté 7 pour cent des incidents de la catégorie navigation aérienne et aérodromes. Les cas affectés d'un risque élevé ont reculé de 7 pour cent par rapport à 2006 pour se fixer à environ 40 pour cent.

Une augmentation importante des incidents (+34 pour cent) représentait des incursions sur pistes (Runway Incursions), dont 21 pour cent ont dû être affectés d'un risque élevé. Par rapport au nombre total des incursions sur pistes, cela représente par comparaison avec l'année précédente un recul de cette catégorie de risques de 6 pour cent, ce qui signifie que la nette augmentation du nombre de ces incidents relève pour l'essentiel de la catégorie «sans incidence sur la sécurité ». Un résultat qui est à attribuer à une meilleure culture de déclaration.

Malgré un recul de 17 pour cent des incidents déclarés, la catégorie PLOC (Prolonged Loss of Communication) a continué à représenter 7 pour cent de tous les cas déclarés. Même si 90 pour cent des incidents peuvent être affectés d'un risque faible, de tels événements ont tout de même eu un effet perturbateur sur la navigation aérienne et nécessitent un effort de travail et de coordination supplémentaire.