

Le «catalogue des dangers» que dresse l'OFAC repose sur les données connues et sur les estimations fournies par des experts venant de tous les domaines pertinents pour la sécurité. Ce portefeuille des risques ne se démarque pas fondamentalement de celui d'autres pays d'Europe. L'OFAC considère que l'une de ses missions essentielles consiste à réduire ces neuf risques principaux. C'est pourquoi l'Office continuera à accorder un poids particulier aux questions mentionnées ci-après. Outre les risques, le portefeuille contient aussi les tendances des indicateurs d'alerte précoce correspondants.

• Perte de contrôle (Loss of Control)

Situation où l'équipage perd le contrôle de l'avion ou de ses systèmes. Le nombre d'événements présentant un potentiel de risque accru quant à l'apparition de fumée ou d'odeurs ainsi qu'en liaison avec le blocage des commandes après le dégivrage de l'avion a diminué par rapport à 2006.

• Impact sans perte de contrôle (Controlled Flight into Terrain)

Terme spécialisé désignant une collision en vol ou une quasi-collision avec le relief, avec un plan d'eau ou avec un obstacle sans indication de perte de contrôle. Dans cette catégorie, l'OFAC n'a pas constaté de modification significative du risque par rapport à 2006.

• Collision au sol avec des obstacles (Collision with Obstacle on Ground)

Collision au sol d'un aéronef avec un obstacle, un véhicule ou une personne. Le nombre d'incidents correspondants a sensiblement diminué en 2007.

• Incursions sur piste (Runway Incursions)

Présence non autorisée ou imprévue d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un animal dans la zone protégée des pistes. Dans ce domaine, les chiffres ont légèrement augmenté en 2007 par rapport à l'année précédente, mais la proportion de cas présentant un risque élevé a diminué.

• Accident au décollage ou à l'atterrissage (Takeoff and Landing Accidents)

Situation où l'équipage n'a pas réussi à décoller, à interrompre le décollage ou à atterrir, alors que cela était possible. Dans cette catégorie, les chiffres recensés par l'OFAC sont identiques à ceux de 2006.

• Abordage en vol (Mid-air Collision)

Collision entre deux aéronefs en vol. S'agissant des proximités d'aéronefs (airprox) servant d'indicateur à ce risque, l'OFAC a constaté une légère augmentation en 2007, mais un recul des cas présentant un risque élevé.

• Informations aéronautiques (Aeronautical Information)

Exécution d'un vol dans de mauvaises conditions de sécurité en raison de données ou d'informations aéronautiques lacunaires, manquantes ou inadéquates. Aucune modification n'a été enregistrée dans cette catégorie au vu des données recensées.

• Défaut technique, aéronef qui n'est pas en état de navigation (Technical Defects, Aircraft not Airworthy)

Perte de navigabilité en raison de dommages à la structure ou de panne du système ou du moteur. De manière générale, le nombre d'incidents relevant de ce domaine est resté stable en 2007. Les cas présentant un risque élevé ont régressé par rapport à 2006. Les cas en liaison avec le blocage des commandes après le dégivrage de l'avion en période hivernale ont nettement reculé.

• Atterrissage forcé (Forced Landing)

Atterrissage contraint que l'équipage n'avait pas prévu d'effectuer. En 2007, l'OFAC n'a pas reçu de données analysables dans cette catégorie.

Le portefeuille des risques va encore gagner en importance. Car les entreprises sont tenues pour des raisons internationales d'introduire un système de gestion de la sécurité.