

Evénements

La culture du compte rendu progresse, le nombre de notifications aussi

En 2008, l'unité Gestion de la sécurité et des risques (SRM) de l'OFAC a reçu un total de 2 132 comptes rendus d'incidents, contre 1 789 en 2007. Les événements sont des incidents que les acteurs de l'aviation civile sont tenus d'annoncer à l'autorité de surveillance. Les trois domaines de l'office liés à la sécurité ne sont pas concernés de la même manière par l'augmentation de 19% des comptes rendus. Ainsi, on enregistre un bond de 50,8% dans le domaine des opérations aériennes, contre une augmentation de 18,4% dans le domaine technique et de 8,4% dans le domaine des infrastructures (service de la navigation aérienne et aéroports). L'OFAC attribue cette nouvelle hausse à l'amélioration de la culture de compte rendu dans l'industrie.

Tandis que le nombre de cas associés à un risque faible a grimpé de 22,8%, celui des cas affectés d'un risque élevé a progressé d'un petit 2,5% seulement. La part de ces derniers dans le total des cas a ainsi reculé de 18,1% à 15,5%, une preuve supplémentaire pour l'OFAC que la sécurité de l'aviation suisse s'est globalement renforcée en 2008.

Sécurité technique

Les entreprises aérotechniques ont adressé 419 comptes rendus d'incidents à l'OFAC en 2008. Comme l'année précédente, on dénombre un cas associé à un risque élevé pour deux cas associés à un risque faible. Près de 60% des comptes rendus concernent les cinq types d'incidents les plus fréquents.

Les comptes rendus d'incidents liés à l'observation des normes d'entretien et à des défauts d'entretien ont progressé de 55%. La part des incidents de ce type associés à un risque élevé (3 cas associés à un risque élevé pour deux associés à un risque faible) est également plus forte que le pourcentage moyen relevé pour l'ensemble des incidents techniques. Le gros des comptes rendus d'incidents techniques concerne les moteurs et le circuit de carburant ainsi que leurs éléments. Il s'agit la plupart du temps de défaillances mécaniques, de dysfonctionnements ou d'usure des pièces. La majorité des cas liés à des problèmes du train d'atterrissage et des pneus portait sur les roues, les freins, des crevaisons ou un mauvais fonctionnement du train d'atterrissage.

Les incidents liés aux systèmes électriques, hydrauliques et pneumatiques et à leurs éléments se répartissent à parts égales dans les domaines suivants: climatisation et systèmes pneumatiques, système hydraulique et système électrique. Les comptes rendus d'incidents aux gouvernes ont bondi de 85%. Des gouvernes entravées, voire bloquées ainsi que des dysfonctionnements des commandes de vol constituent de loin les deux principales causes d'incidents.

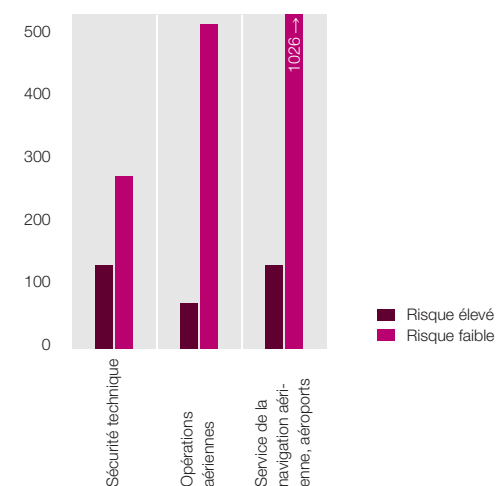
Les comptes rendus d'incidents à l'avionique et à ses éléments ont grimpé de 180%. Le ratio entre incidents liés à un risque élevé et incidents liés à un risque faible s'est également détérioré, passant d'un

ratio de 1:4 à un ratio de 1:3. Par contre, les incidents liés à des émanations de fumée et d'odeurs ont reculé de 21%, le ratio entre incidents liés à un risque élevé et incidents liés à un risque faible passant de 1:5 à 1:10. La plupart des incidents de ce type étaient dus à des problèmes de cuisine de bord et de climatisation encrassée.

Sécurité des opérations aériennes

En 2008, 558 incidents ont été notifiés à l'OFAC dans le domaine des opérations aériennes, soit une progression de 50,8% par rapport à l'année précédente. Quelque 12% des incidents étaient associés à un risque élevé. On constate une tendance négative

Nombre total d'incidents en 2008 par secteurs et gravité du risque



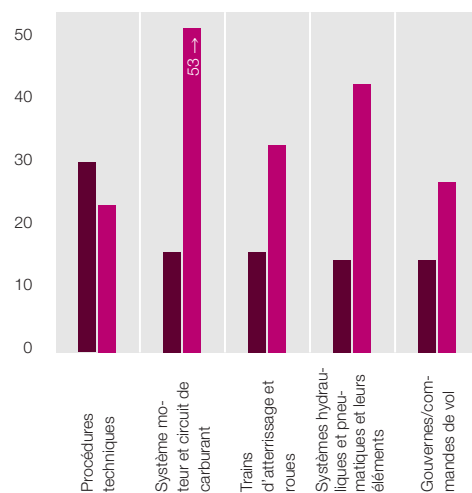
dans l'application des procédures opérationnelles et l'usage des check listes. Cent trois comptes rendus portent sur les procédures opérationnelles, ce qui représente une hausse de 72% par rapport à 2007. Près de 90% des comptes rendus concernaient le cockpit, le reste la cabine passager. Le nombre de comptes rendus touchant les limitations a régressé de 11%, un seul cas étant associé à un risque élevé. La plupart du temps, il s'agissait de légers dépassements de la vitesse maximale de vol lors de la sortie des volets et du train d'atterrissage. On a enregistré un doublement des comptes rendus (45 incidents notifiés) liés à des facteurs environnementaux. La plupart des incidents étaient dus à des rafales de

vent ou à des turbulences après le décollage ou en phase d'approche ainsi qu'à la foudre.

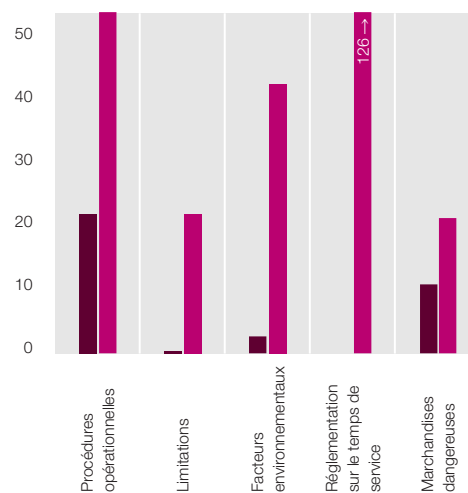
En 2008, l'OFAC a reçu 238 comptes rendus liés à des infractions à la réglementation du temps de travail et de repos. Ces incidents étaient tous affectés d'un risque faible voire nul. Les infractions relatives aux temps de service étaient principalement dues à des passagers en retard, à des créneaux horaires défavorables pour l'atterrissage et le décollage, à des ennuis techniques ou aux conditions météorologiques.

Les comptes rendus d'incidents concernant les marchandises dangereuses ont augmenté de 14%. L'OFAC attribue essentiellement cette croissance au fait que les compagnies aériennes adressent les comptes rendus de manière plus systématique. Les cas associés à un risque élevé sont passés de 8 à 11 (+38%). Un quart des comptes rendus concerne des colis détruits. Dans 16% des cas, le personnel au sol ou les équipages d'aéronef ont découvert des colis de marchandises dangereuses endommagés. Dans un quart des cas les marchandises n'étaient pas correctement déclarées, quand elles ne l'étaient pas du tout. Plus de la moitié des incidents étaient affectés d'un risque

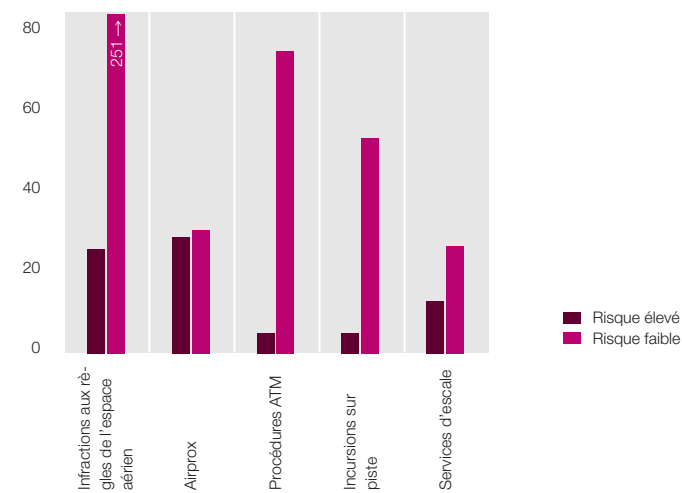
Sécurité technique – principaux types d'incidents, nombre et gravité en 2008



Opérations aériennes – principaux types d'incidents, nombre et gravité en 2008



Infrastructures – principaux types d'incidents, nombre et gravité en 2008



élevé. L'OFAC va surveiller de près ce secteur en 2009.

L'OFAC a reçu 36 comptes rendus d'incidents liés aux opérations par hélicoptère, soit une hausse de 16% par rapport à l'année précédente. L'office estime pourtant que la culture de compte rendu dans le milieu du transport par hélicoptère n'est toujours pas satisfaisante. Une campagne de sensibilisation est à l'étude. Trois quarts des cas annoncés en 2008 présentaient un risque élevé. Au nombre de 20, les incidents liés au transport de charges externes représentent la majorité des incidents. Dans 15 cas, l'hélicoptère a perdu l'entier ou une partie de sa charge externe. Un renforcement de la formation des équipages et des assistants de vol pour ces opérations semble tout indiqué.

Sécurité des infrastructures (service de la navigation aérienne et aéroports)

En 2008, l'OFAC a reçu 1154 comptes rendus d'incidents concernant la sécurité des infrastructures, soit une progression de 8,4% par rapport à 2007. Près de 90% des comptes rendus émanaient du service de la navigation aérienne, 8% des autorités aéroportuaires et les 2% restants des Forces aériennes ou de particuliers. L'OFAC a constaté une nouvelle hausse des infractions aux règles de l'espace aérien, c'est-à-dire l'incursion d'aéronefs dans un espace aérien contrôlé sans autorisation préalable du service de la navigation aérienne. Ce type d'incident avait déjà progressé de 40% en 2007 par

rapport à l'année précédente. Pour 2008, l'augmentation atteint 39% pour s'établir à 278 cas. Tandis que le total des incidents marque une nette envolée, la part des cas associés à un risque élevé recule. Ils représentent tout de même encore 10% des cas (contre 17% en 2007). Une partie de la croissance des comptes rendus s'explique par l'obligation faite aux pilotes depuis la mi-2008 d'enclencher leur transpondeur lorsqu'ils volent au-dessous d'une altitude de 7000 pieds. Cela permet aux contrôleurs aériens de voir apparaître sur leurs écrans radar des aéronefs non autorisés qui pénètrent dans leur espace aérien. Devant la multiplication des infractions aux règles de l'espace aérien, l'OFAC a mené une campagne de sensibilisation auprès des pilotes et des écoles d'aviation. Il a par ailleurs simplifié le transit du trafic en vol à vue dans la région de Berne – à l'origine de la majorité des cas – dans le cadre de la structure 2009 de l'espace aérien.

Le nombre d'Airprox – rapprochement anormal entre aéronefs en vol – a par contre reculé en 2008. Il s'établit à 63 contre 71 en 2007 et 69 en 2006. Le nombre d'Airprox associés à un risque élevé reste stable: 31 cas contre 30 en 2007 et 31 en 2006. On enregistre une progression de 49% due à la faiblesse du nombre de cas total. Les principales causes des Airprox en 2008 sont les suivantes:

- inobservation par les pilotes des instructions du service de la navigation aérienne;
- infractions aux règles de l'espace aérien;
- écart par rapport au niveau de vol autorisé;

- mauvaise communication entre les pilotes et le service de la navigation aérienne;
- structure de l'espace aérien inadéquate;
- identification et résolution de conflits entre aéronefs en vol;
- complexité du trafic.

Les incidents touchant les procédures de gestion du trafic aérien (ATM) ont diminué de moitié; la part des cas associés à un risque élevé restant toutefois stable à 10%. La majorité des incidents de ce type découlent de l'inobservation des autorisations du service de la navigation aérienne ou du non-respect des routes de départ attribuées. Les comptes rendus d'incursions sur piste ont régressé de 17%.

Au chapitre des services d'escale, l'OFAC a enregistré une hausse de 186% des incidents annoncés. Aux yeux de l'office, ce chiffre s'explique essentiellement par le développement réjouissant des systèmes de gestion de la sécurité et donc par une meilleure pratique des aéroports en matière de compte rendu. Les fuites de carburant représentaient près du tiers des incidents annoncés, tandis que les carences au niveau des activités de chargement constituaient 20% des cas.