



DSAC

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2020/03

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.
Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/info-securite-dgac>

Opérateurs concernés	Exploitants d'hélicoptères ayant subi une baisse significative ou un arrêt d'activité vol durant la crise sanitaire Covid-19
Sujet	Menaces liées à la reprise des opérations aériennes
Objectif	Attirer l'attention des exploitants concernés sur certains risques auxquels ils sont susceptibles d'être exposés et proposer des mesures de réduction des risques afin d'accompagner la reprise d'activité
Contexte	<p>La pandémie de Covid-19 a conduit une grande partie des exploitants d'hélicoptères à mettre en sommeil partiellement ou totalement leur activité ; une partie du personnel a été sans activité durant plusieurs semaines voire plusieurs mois. De plus, les opérations aériennes à la reprise seront différentes sur de nombreux aspects, de façon choisie ou subie par les exploitants, des opérations antérieures. Cette situation est génératrice de problématiques de sécurité inhabituelles.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre de la notification des événements à l'autorité, la DSAC a pu détecter un certain nombre de risques associés aux opérations pendant la crise et qui sont susceptibles de perdurer à la reprise.</p> <p>Les informations diffusées au travers de cette Info Sécurité traitent de menaces génériques pouvant concerner tout exploitant, et de bonnes pratiques qui peuvent y être associées.</p> <p><i>Les problématiques liées à la gestion des formations des PNT avant leur programmation en vol font l'objet d'une communication spécifique (https://meteor.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/#communications/3120).</i></p>
Menaces et mesures de réduction des risques	<p><u>Organisation</u></p> <p><u>Gestion des effectifs</u> La reprise des vols suppose la réactivation en amont des différents services ; le cas échéant, des ressources doivent être provisionnées pour préparer les procédures associées aux éventuelles modifications de l'activité (nouvelles destinations, nouveaux équipements, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none">⇒ Stratégie de gestion de la remontée des effectifs des différents services (Bureau d'Etudes, SGS, etc.) en adéquation avec le volume et la nature de l'exploitation qui reprend. <p><u>Gestion des compétences</u> La baisse significative ou l'arrêt d'activité pose la problématique du niveau de compétences des personnels dont les fonctions sont directement en lien avec la sécurité (membres d'équipage, personnels en charge de la planification PNT, etc.), même en l'absence de dépassement d'une échéance de formation. Les exigences de validité de formation et d'expérience récente édictées dans les règlements ne sont pas conçues pour la situation atypique où l'intégralité d'une équipe constituée (PNT, bureau des opérations, etc.) reprend ses fonctions après une baisse ou une interruption d'activité. Des rafraîchissements devraient donc être envisagés, et pourront par exemple prendre la forme de formations (éventuellement sanctionnées par un contrôle de connaissances), de publications, de rappels de procédures. La durée d'interruption, la typologie des vols à la reprise et l'expérience antérieure des personnels concernés constituent des critères pertinents pour adopter le format approprié.</p> <ul style="list-style-type: none">⇒ Identification de la nécessité de formations de rafraîchissement pour les personnels dont les fonctions sont directement en lien avec la sécurité, avant leur reprise

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à : rex@aviation-civile.gouv.fr

d'activité.

- ⇒ En particulier, pour les PNT, réflexion sur la pertinence d'une formation de rafraîchissement théorique et d'une séance d'entraînement sur simulateur ou sur hélicoptère, pouvant comprendre de la pratique des procédures normales, de la maniabilité, voire de la pratique de certaines procédures anormales et d'urgence. La mise à disposition d'un temps libre lors de cette séance, dont les exercices seraient à la discrétion des pilotes, est également une bonne pratique.

Pour les PNT, la communication visée précédemment contient des éléments complémentaires traitant les sujets de péremption de l'expérience récente FCL.060 et de la reprise des SADE interrompus.

Veille documentaire et mise à jour de la documentation

Dans le cas où les vols ont été totalement interrompus, les exploitants ont pu être amenés à suspendre les fonctions de veille et de prise en compte des parutions réglementaires (textes réglementaires, AD, MMEL, AIP, etc.), informations de sécurité de toute nature, et de maintien à jour des bases de données opérationnelles.

- ⇒ En amont de la reprise de l'activité vol, anticipation suffisante de l'action de « rattrapage » de la période mise en standby.

Changements

Indépendamment de la crise, les exploitants pouvaient avoir programmé des évolutions de procédures, d'outils informatiques, d'organisation de certains services, etc. Ces changements, si mis en œuvre, viendront dès lors s'ajouter aux adaptations substantielles qu'une partie du personnel doit déjà gérer. La modification simultanée d'un grand nombre de procédures présente le risque d'erreur d'application par les personnels.

- ⇒ Réflexion sur le report des changements non essentiels à l'activité.

Gestion des risques

Pendant la période de reprise d'activité, le déroulement des vols sera sensiblement différent de celui connu par les équipages et l'exploitant. Par ailleurs, le contexte actuel pourrait inciter l'organisation ou les équipages, si aucune précaution n'est prise, à accepter un niveau de risque des opérations supérieur à la situation antérieure pour des raisons économiques ou de maintien de l'activité de l'exploitant.

- ⇒ Réactivation des processus de report et d'analyse des événements dès la reprise des opérations.
- ⇒ Réaffirmation de la sécurité des vols en tant que priorité de l'exploitant.
- ⇒ Rappel de l'importance du retour d'expérience et des principes de la culture juste.

Impact psychologique sur les personnels et passagers

Cette période de crise du COVID19 peut générer, plus encore qu'en temps normal, des niveaux de stress élevés chez les personnes qui sont des maillons essentiels à la fiabilité du système, qui nécessitent d'être pris en compte pour accompagner cette reprise de l'activité (incertitudes de l'avenir et de la reprise, difficultés personnelles ou professionnelles, fatigue, ...)

Il est indispensable, à tout niveau des organisations, d'en avoir conscience pour prévenir des problématiques individuelles pouvant affecter le collectif..

- ⇒ Malgré le report de 6 mois de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1042, les exploitants sont invités à prendre en compte ces futures exigences.
- ⇒ Prise en compte des bonnes pratiques en matière de soutien psychologique présentées dans le guide « Gestion des risques psychologiques et addictions », notamment §7 - Programme de soutien (Peer support).

Opérations

Réouverture des bases

La reprise des opérations sur les différentes bases de l'exploitant, en particulier sur les bases éloignées, présente la particularité de s'effectuer sans supervision de proximité par les responsables désignés. De plus, en fonction du nombre de bases et du rythme de réouverture de celles-ci, la supervision des opérations peut générer un pic de charge de

travail particulièrement important.

- ⇒ Etablissement d'un protocole ou d'une liste de vérifications de réouverture de base au bénéfice de chaque responsable présent localement.
- ⇒ Si nécessaire, priorisation des actions de supervision en fonction du profil de risque associé à chaque base.

Préparation des vols

De nombreuses modifications des infrastructures et des services rendus aux exploitants aériens impactent les opérations : fermetures d'espaces aériens, fermetures d'aérodromes de destination ou de dégagement, fermetures de stations d'avitaillement, réductions de services auxiliaires tels que services de la circulation aérienne, informations météorologiques, services de secours.

Ces modifications induisent une charge de travail plus élevée pour les PNT, pour l'étude des particularités du vol et du nombre de NOTAM associés.

Enfin, dans un contexte où l'ensemble des intervenants au départ d'un vol (PNT, spécialistes de tâches, mécaniciens, etc.) peuvent avoir besoin d'informations pour gérer des situations nouvelles, les actions de chacun peuvent être entachées d'interruptions de tâches non habituelles et multiples, génératrices d'erreurs.

- ⇒ Augmentation du temps alloué à la préparation du vol, afin de diminuer la pression temporelle pour l'étude du dossier de vol, la visite pré-vol, la préparation du poste de pilotage.
- ⇒ Rappel des moyens de se prémunir des interruptions de tâches.

Embarquement rotor tournant

Les mesures sanitaires qui s'imposent aux exploitants réalisant des baptêmes de l'air (port de protections (masques, gants...), circuit passager spécifique, etc.) peuvent distraire les passagers lors de l'embarquement.

- ⇒ Mise en place d'un briefing renforcé pour les passagers (risques liés à l'embarquement rotor tournant, FOD...)
- ⇒ Renforcement de la vigilance du personnel sol chargé de l'embarquement et formation à la gestion des protections sanitaires.

Sites d'exploitation

Durant la période d'inactivité, l'environnement des sites d'exploitation a pu évoluer. De nouveaux obstacles (arbres, grues, travaux...) ou un état de surface dégradé (végétation, trous...) peuvent impacter l'exploitation.

- ⇒ Vérifier autant que possible l'adéquation des sites au préalable et définir de nouvelles trajectoires et/ou limitations le cas échéant ;
- ⇒ Lorsque ce n'est pas possible, mettre en place une procédure permettant au pilote de juger, depuis les airs, de l'adéquation d'un site (obstacles, état de surface, FOD...).

Masque de protection

Le port d'un masque de protection à bord des hélicoptères par les PNT, les spécialistes de tâches ou les passagers peut impacter la réalisation de certaines procédures normales, anormales et d'urgence, telle que la fluidité des communications au sein de l'équipage et avec l'ATC. Le masque peut également impacter la visibilité des PNT, en particulier pour les porteurs de lunettes, être inconfortable et générer de la fatigue.

- ⇒ Adaptation des procédures impactées par le port d'un masque de protection, communication des nouvelles procédures aux membres d'équipage, modification des consignes de sécurité diffusées aux passagers.

TEM

Il est essentiel que les équipages intègrent de façon rigoureuse dans les briefings les menaces, qu'elles soient inhabituelles (ex : baisse de la vigilance anti-abordage du fait du moindre trafic, anxiété des passagers ou niveau de stress des personnels) ou habituelles (ex : fatigue, panne moteur, conditions météo...) mais plus saillantes du fait du contexte d'une remise en marche de l'ensemble du secteur aérien.

- ⇒ Prise en compte des bonnes pratiques d'utilisation de la méthode TEM développées dans l'IS 2020/01.

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à : rex@aviation-civile.gouv.fr

Actions recommandées	<p>La DGAC recommande que les exploitants, au travers de leur système de gestion de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mènent leur propre étude de sécurité afin de prendre en compte les spécificités de leur exploitation et de la période d'arrêt/réduction d'activité ; - communiquent auprès des équipages et personnels d'exploitation sur les domaines de risques identifiés et les moyens mis en place pour y faire face ; - réaffirment auprès de ces personnels leur rôle essentiel dans la remontée de tout événement survenant en exploitation, même sans avoir identifié un impact sur la sécurité, afin que les organisations puissent regagner en visibilité sur les risques auxquels elles sont exposées et sur le niveau de sécurité des opérations.
Annexes	<p>Mesures prises par la France dans le domaine de la sécurité aérienne https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/mesures-prises-france-dans-domaine-securite-aerienne-faire-face-aux-consequences-lepidemie-covid-19</p> <p>https://www.osac.aero/covid19 (voir notamment le bulletin d'information sur cette page)</p> <p>https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/facteurs-humains</p> <p>EASA - Coronavirus-related information https://www.easa.europa.eu/the-agency/coronavirus-covid-19</p> <p>Flight Safety Fondation - Covid Safety Ressources https://flightsafety.org/toolkits-resources/covid-19-safety-roadmap-and-punch-lists/</p> <p>SKYBRARY - Coronavirus Disease 2019 https://www.skybrary.aero/index.php/Coronavirus_Disease_2019_(COVID-19)</p> <p>Guide DSAC - Gestion des risques psychologiques et addictions https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/guide_gestion_risques_psychologiques_addictions.pdf</p> <p>Info Sécurité 2020/01 - Threat and Error Management (TEM) https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Info_securite_Threat_and_Error_Management.pdf</p>

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à : rex@aviation-civile.gouv.fr