

Suites données aux recommandations de sécurité

PROPOSITIONS D'AMELIORATION CSCA - Année2009

-
Réception par la DGAC : 28 Septembre 2011

Recommandation 01

CSCA (extrait)

La réglementation est peu prescriptive en matière de dénomination des taxiways. Il serait souhaitable que celle-ci fasse l'objet d'une certaine rationalité, pour que l'équipage puisse trouver plus facilement les taxiways, notamment sur une carte.

Etudier les risques fondés sur la dénomination des taxiways (TWY), proposer et évaluer les moyens appropriés à la réduction de ce risque.

Réponse de la DGAC

Dans le cadre du Programme de Sécurité de l'Etat, la DSAC avait déjà identifié la nécessité d'un guide sur la dénomination des taxiways. Ce guide a été publié en octobre 2012 et est accessible à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2-6-NIT_2012-10-23-Denominationvoies_de_circulation-Ed01_signee.pdf.

Le suivi de cette proposition est clos

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 02

CSCA (extrait)

L'étude « Incursions sur piste sur les événements 2006 » a débouché sur la constitution d'un groupe de travail visant à améliorer le niveau de compétence des conducteurs de véhicules. L'issue de ce travail est d'adresser, dans un premier temps, une circulaire aux préfets visant à leur demander d'imposer par le biais des arrêtés de police des aérodromes, une formation aux conducteurs de véhicules ; puis, à compléter ce travail par une codification de la réglementation, et en particulier de l'article R213-3, pour qu'une règle nationale soit établie en matière de formation des conducteurs de véhicule.

Sur les aérodromes où sont rendus les services de contrôle ou les services AFIS (Aerodrome Flight Information Service), améliorer, notamment par le biais d'une évolution réglementaire, la compétence des conducteurs des véhicules automobiles susceptibles de circuler sur l'aire de mouvement.

Réponse de la DGAC

La circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes, fixe les conditions dans lesquelles il est proposé aux préfets et représentants de l'Etat exerçant les pouvoirs de police sur l'emprise des aérodromes, d'introduire, dans les arrêtés préfectoraux pris en application de l'article R.213-3 du code de l'aviation civile et fixant les règles générales d'accès et d'utilisation des aérodromes, des dispositions spécifiques relatives à l'exigence d'une formation préalable à la circulation de véhicules ou engins sur les aérodromes.

Cette circulaire a également pour objet de préciser les modalités et le contenu de la formation préalable à la circulation ci-dessus mentionnée.

Elle préconise notamment que chaque arrêté préfectoral relatif à un aérodrome soit complété par une disposition rendant obligatoire :

- la formation à la circulation par l'employeur de tout agent ayant nécessité de conduire un véhicule ou un engin sur un aérodrome ;
- l'établissement par l'exploitant d'aérodrome, ou le prestataire de service de la navigation aérienne selon le cas, d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur l'aérodrome conforme aux dispositions de la circulaire.

La DSAC a produit un guide d'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes, afin d'apporter une aide aux exploitants d'aérodromes dans l'élaboration de ce programme de formation théorique.

Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 03

CSCA (extrait)

Le besoin d'une prise de conscience solidaire des risques liés à l'exploitation de l'aérodrome, à partir d'une analyse commune, tant de la part de l'exploitant d'aérodrome que du PSNA est nécessaire pour identifier de façon efficace, les moyens pour en réduire les effets. Une étude des risques conjointe devrait permettre un haut niveau de connaissance des événements liés aux pistes, tant pour l'exploitant d'aérodrome que pour le PSNA.

Veiller à ce que, sur les aérodromes où sont rendus les services de contrôle ou d'AFIS, l'exploitant d'aérodrome et le PSNA étudient conjointement les aspects relatifs aux risques liés à l'exploitation des pistes, en prenant particulièrement en compte le risque d'incursion sur piste.

Réponse de la DGAC

Dans le cadre de la mise en place des recommandations du plan européen de prévention des incursions sur pistes (EAPPRI) sur les aérodromes français ou la mise en place des Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS) auprès des exploitants d'aérodromes pour lesquels le seuil de trafic est supérieur à 30 000 PAX / an, il existe des « Local Runway Safety Team » (LRST) ou des comités de sécurité permettant de réunir tous les partenaires de la plateforme pour traiter et étudier les risques liés à l'exploitation des pistes. La création de ces différentes équipes ou comités permet de répondre à cette proposition d'amélioration.

Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 04

CSCA (extrait)

L'étude des événements de sécurité de 2007 confirme que les terrains d'aviation générale de la région parisienne présentent des volumes et des taux de report importants d'incursions sur piste. Ce constat conduit la CSCA à émettre la proposition d'amélioration suivante :

Établir un diagnostic et un plan d'actions relatif aux incursions sur piste concernant les terrains d'aviation générale de la région parisienne

Réponse de la DGAC

Les recommandations du plan européen de prévention des incursions sur pistes (EAPPRI) ont été mises en œuvre sur tous les terrains où la DSNA est présente, notamment sur les terrains contrôlés d'aviation générale de la région parisienne. La DSAC en vérifie l'application dans le cadre de ses actions de surveillance. De plus, le suivi des événements notifiés sur ces terrains permet d'identifier toute évolution notable du nombre d'incursions sur piste sur ces terrains.

Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 05

CSCA (extrait)

Des événements récurrents ont montré qu'il n'est pas toujours aisé pour un pilote ou un conducteur circulant sur une piste, de détecter son entrée dans les servitudes d'une deuxième piste sécante avec celle sur laquelle il circule. Il est souhaitable qu'un marquage permette d'améliorer la sécurité à la croisée des pistes. L'utilisation de marques de point d'arrêt est prévue, sous certaines conditions qu'il serait souhaitable de rendre moins restrictives dans le manuel « Conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes » (CHEA), et effective sur de nombreux aéroports internationaux. Dans ce cas, la ligne de rive de la piste préférentielle ne devrait pas s'interrompre à la croisée de la piste secondaire.

Etudier l'intérêt d'une obligation de mise en place de marques de point d'arrêt aux intersections de piste.

Réponse de la DGAC

L'annexe 14 n'est pas prescriptive sur la mise en place de marques de point d'arrêt aux intersections de piste. La France a choisi de ne pas apposer systématiquement ces marques du fait de la confusion (notamment avec une voie de circulation) que celles-ci peuvent introduire pour les pilotes lors de l'utilisation de la piste en service avec de telles marques.

Il n'est donc pas prévu de prochaine évolution de l'arrêté CHEA sur ce sujet. De plus, l'ensemble des normes relatives aux infrastructures aéroportuaires vont être harmonisées au niveau européen, dès la publication des spécifications de certification à la fin de l'année 2013. Ces dispositions ne prévoient pas aujourd'hui la mise en place systématique des marques de point d'arrêt aux intersections de piste.

Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 06

CSCA (extrait)

La rigueur phraséologique doit être permanente, et entretenue ; La qualité de la phraséologie devrait faire l'objet d'un suivi systématique par les opérateurs concernés ; Des indicateurs internes aux opérateurs, sur la qualité de la phraséologie et le collationnement devraient être définis et mis

en place.

Organiser un suivi de la qualité de la phraséologie employée par les utilisateurs de fréquences aéronautiques conformément aux recommandations de l'European Action Plan for prevention of Runway Incursions (EAPPRI).

Réponse de la DGAC

Le Manuel de formation à la phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale est le document de référence interne de la DSNA. Il est utilisé pour la formation initiale et continue (stages Maintien de Compétence et Formation aux Situations Inhabituelles), ainsi que pour les rappels effectués dans le cadre du REX, local et national.

Par ailleurs, les événements de sécurité d'un prestataire de service de navigation aérienne sont analysés dans le cadre réglementaire et dans la mise en œuvre des systèmes de management de la sécurité (SMS). Ainsi, après analyse, un dysfonctionnement lié à l'utilisation d'une phraséologie inadaptée peut donner lieu à des mesures correctives par le biais d'un retour d'expérience, ou d'actions spécifiques ciblées. Enfin, la mise en place, à titre expérimental dans un premier temps, d'une Observation Sur Position (OSP) permettra de détecter les éventuelles dérives et les bonnes pratiques notamment en matière de phraséologie. Cette action a été identifiée comme une action détaillée du plan stratégique du Programme de Sécurité de l'Etat.

Ces différents moyens permettent de répondre à la proposition d'amélioration. Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 07

CSCA (extrait)

Il importe qu'une réflexion sur les flux de trafics VFR soit menée. Celle-ci devrait reposer principalement sur des mesures incitatives visant à organiser des séparations stratégiques entre trafics IFR et VFR aux abords des aérodromes. Il est proposé que soient définis, dans les espaces à forts trafics IFR et à leur proximité immédiate, des itinéraires VFR permettant des séparations stratégiques avec les IFR. Une réflexion nationale déclinée localement pourrait être menée sur les meilleures pratiques de franchissement d'axe de piste (sous les trajectoires IFR, verticale tour, verticale seuil en service,...). L'utilisation de fréquences dédiées aux VFR sur certains itinéraires, le choix de repères au sol très facilement identifiables, des sens de transit séparés permettant de réduire les interférences des trajectoires des trafics VFR entre eux, sont autant de mesures incitatives qui peuvent être prises en compte.

Définir des itinéraires pour aéronefs VFR autant que faire se peut, donnant accès à un haut niveau de service rendu en matière de simplicité de navigation, de Air Traffic Service (ATS) et d'efficacité des trajectoires, afin de faciliter le contournement ou le franchissement des zones à forte densité de trafic.

Réponse de la DGAC

Les points de compte rendu obligatoires ou sur demande, les itinéraires obligatoires avec ou sans contact radio et les itinéraires recommandés font déjà partie des moyens régulièrement utilisés par les Services de la Navigation Aérienne afin de canaliser les flux de trafic VFR tout en facilitant la préparation et l'exécution de ces vols par les équipages.

La création de ces itinéraires est revue par les comités régionaux de gestion de l'espace aérien après consultation des usagers en CCRAGALS.

Aussi, la DGAC considère que les suites données à cette proposition, dont le principe est déjà connu, s'inscrivent dans le fonctionnement normal des organismes, en fonction des contextes locaux.

Le suivi de cette recommandation est clos.

Degré d'avancement (24 Avril 2013)



Recommandation 08

CSCA (extrait)

Les trafics commerciaux en espace aérien contrôlé sont régulièrement amenés à voler 500ft au-dessus d'espaces aériens non contrôlés. Or, il est fréquent que des VFR évoluent à l'interface entre ces espaces différents. Il en résulte essentiellement trois risques : risque de collision (eu égard aux imprécisions de tenue d'altitude, risque de survenue de RA TCAS à bord de l'aéronef commercial, risque de perte de contrôle du trafic VFR pour cause de turbulence de sillage).

Mener une réflexion à l'échelle nationale sur les interfaces entre espaces aériens contrôlés et non contrôlés, notamment : - éviter qu'un espace aérien non contrôlé soit à moins de 1000 pieds sous les trajectoires des aéronefs à destination de Paris-Roissy (LFPG), Paris-Orly (LFPO) et Paris-Le Bourget (LFPB), et - utiliser, partout où cela serait possible, des limites entre espaces aériens contrôlés et espaces aériens non contrôlés en niveaux dits IFR (50, 60, 70, ...) plutôt qu'en niveaux dits VFR (55, 65, 75, ...).

Réponse de la DGAC

La priorité de la DSAC est d'inciter les pilotes à respecter rigoureusement les limites des espaces autorisés. Ainsi toute pénétration dans les espaces de classe A de la région parisienne fait systématiquement l'objet d'une procédure d'infraction devant le conseil ou la commission de discipline concerné.

En outre, l'espace aérien en région parisienne étant particulièrement contraint du fait de la multiplicité des types de vols, l'optimisation de ces espaces est difficile à poursuivre. De ce fait, afin de limiter le risque, la DGAC suit tout particulièrement les événements de sécurité correspondants et les actions qui en découlent.

La DSAC publiera un article sur le sujet dans un de ses prochains bulletins de sécurité.

Degré d'avancement (10 Janvier 2014)



Recommandation 09

CSCA (extrait)

L'étude de sécurité du BEA sur « Les turbulences en transport aérien en date du 28 août 2008 », rappelle que : « les positions de contrôle en France ne sont pas dotées de système de visualisation des orages intégré à la visualisation de la circulation aérienne, contrairement à d'autres pays voisins. Le besoin de superposer les échos de précipitation et les impacts de foudre à l'image radar de la circulation aérienne a déjà été exprimé il y a plusieurs années. » En conséquence, le BEA recommande que : « la DGAC introduise des outils, et définisse des méthodes de travail associées, permettant aux contrôleurs en route et d'approche de visualiser sur les écrans de contrôle les zones orageuses et les zones de turbulence. »

Introduire des outils adaptés, et définir des méthodes de travail associées, permettant aux contrôleurs en route et d'approche de visualiser sur les écrans de contrôle les zones orageuses et les zones de turbulence.

Réponse de la DGAC

Cette proposition d'amélioration apparaît très similaire à deux recommandations déjà formulées par le BEA. Ci-dessous est repris le texte de la recommandation la plus récente ainsi que la réponse qui a été apportée par la DGAC. Elle s'applique également à la présente proposition d'amélioration :

Le BEA recommande que:

la DGAC définisse un calendrier avec une forte priorité de mise à disposition sur les écrans radars de contrôle en route et en approche d'une visualisation des zones orageuses et turbulentes, et qu'elle définisse les conditions d'utilisation de ces informations.

Réponse de la DGAC

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) s'est engagée dans une politique de mise à disposition des contrôleurs aériens des CRNA d'une visualisation des zones orageuses sur position de contrôle via l'image SIGNORA (SIGNalisation des ORages). Le CRNA/Nord ne disposant pas de cette image sur position à l'époque de l'événement analysé par le BEA, les contrôleurs du secteur concerné ne bénéficiaient pas de l'ensemble des informations qui auraient pu leur permettre d'enrichir le service d'information de vol. A l'instar des autres CRNA déjà équipés, le CRNA/Nord dispose de l'image SIGNORA sur position de contrôle depuis mars 2012.

En complément de l'outil ASPOC (Application de Signalisation et de Prévion des Orages pour la Circulation Aérienne) pour les terrains les plus importants et d'ASPOC-WEB pour les autres, déjà disponibles pour les chefs de salle et chefs de tour, la DSNA travaille à la mise en place de cette visualisation sur position ou à proximité pour les approches au mieux des possibilités techniques et locales au plus tard au printemps 2013. De plus, et avec le concours de Météo-France, la DSNA expérimentera, à la même période, l'imagerie ASPOC en trois dimensions (ASPOC-3D) pour disposer d'une meilleure information sur les planchers et plafonds des zones orageuses observées.

En tout état de cause, en cohérence avec les pratiques des partenaires FABEC de la DSNA et des autres ANSP, ces informations météorologiques ne sont pas utilisées pour le service de contrôle mais viennent enrichir, en fonction de la charge de travail, le service d'information de vol fourni aux équipages. La DSNA a validé une consigne opérationnelle pour compléter une note interne existante sur le sujet.

A plus long terme, à la fois dans le cadre du programme 4FLIGHT et du programme Systèmes Approche et Tour, la DSNA prévoira que les futurs systèmes de contrôle puissent permettre l'affichage, de manière temporaire, et sur action du contrôleur, d'une image des phénomènes météorologiques connus sur l'image radar. Les premiers déploiements correspondants sont prévus respectivement en 2016 pour les tours et approches et 2018 pour les CRNA.

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) s'assurera du respect du plan d'actions mis en place par la DSNA pour, à long terme, l'intégration de la visualisation des cellules orageuses dans le cadre des programmes 4FLIGHT et Système Approche et Tour et, à plus court terme, la mise en place, pour les approches, de la visualisation des cellules orageuses en vue directe du contrôleur sur position.

Degré d'avancement (24 Avril 2013)



Recommandation 10

CSCA (extrait)

Les conditions de vent arrière en finale rendent la stabilisation des approches plus difficile à obtenir. Les risques associés sont la collision avec le sol, avec ou sans perte de contrôle, et la sortie de piste. L'amélioration de la prise en compte des situations de vent arrière en finale, conformément aux pistes avancées dans le rapport sur ce thème, produit par la DCS, est un objectif nécessaire compte tenu des événements recensés. Améliorer la prise en compte des situations de vent arrière en finale, en s'appuyant sur les orientations avancées dans l'étude sur ce thème produite en octobre 2008 par la direction du contrôle de la sécurité (DCS).

Réponse de la DGAC

Cette proposition d'amélioration apparaît très similaire à une recommandation déjà formulée par le BEA. Ci-dessous est repris le texte de cette recommandation ainsi que la réponse qui a été apportée par la DGAC. Elle s'applique également à la présente proposition d'amélioration :

Le BEA recommande que:

- la DGAC harmonise le critère de définition du vent calme avec celui recommandé par l'OACI, à savoir vent inférieur à 1 kt ;
- la DGAC étudie les dispositions qui permettraient l'annonce de toute composante de vent arrière et du vent maximal instantané.

Réponse de la DGAC

Notant ces recommandations et en accord avec leurs considérants, la DGAC étudie les évolutions réglementaires, ou les pratiques à modifier à court ou à moyen terme sur les données de vent à transmettre aux équipages. Ces évolutions viseront notamment à permettre à l'équipage une meilleure connaissance des composantes de vent arrière susceptibles d'être rencontrées au cours du décollage ou de l'atterrissage, tout en limitant la transmission de données sans réelle signification opérationnelle.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 11

CSCA (extrait)

La présentation des NOTAM n'a pas notablement évolué depuis plusieurs décennies. Celle-ci correspond aux capacités des matériels de type TELEX utilisés pour transmettre de tels messages. Ceux-ci sont imprimés en monochrome avec une seule police de caractère et rédigés selon un formatage précis. Or, les pilotes étant généralement amenés à parcourir plusieurs dizaines de NOTAMs dans un temps réduit, il arrive que ceux-ci ne détectent pas la présence d'une information critique au milieu de celle de moindre importance. Toutefois, la compatibilité des messages NOTAM avec le réseau RSFTA limite l'évolution de la forme du NOTAM. Ceci étant, on peut envisager que les prestataires d'information aéronautique, tout en poursuivant la diffusion des NOTAM dans leur format traditionnel pour les usagers qui souhaitent conserver ce mode d'acquisition de l'information, les diffusent aussi sous une forme enrichie.

Développer une nouvelle forme de NOTAM permettant d'identifier au premier regard le niveau de criticité d'un message, et l'information essentielle qu'il contient. Il conviendra dans ce nouveau format d'utiliser des représentations graphiques et de la couleur à chaque fois que cela apportera de la lisibilité

Réponse de la DGAC

a) L'information aéronautique temporaire est définie dans l'annexe 15 de l'OACI sous 2 formes exclusives :

i. le NOTAM, dont le format est défini par l'OACI. Un nouveau format, plus structuré et sans texte libre pour ne plus laisser de place à l'interprétation, sera mis en œuvre progressivement à compter de 2013 (X-NOTAM ou digital NOTAM). Ce format est destiné à pouvoir être traité et intégré à bord des aéronefs, dans une représentation graphique (ex : fermeture de taxiways représentée par une croix positionnée sur le taxiway de la carte d'aérodrome).

ii. le SUP AIP, lorsqu'une information nécessite des représentations graphiques et de la couleur, elle est actuellement déjà publiée sous forme d'un SUPAIP au lieu du format NOTAM (notamment pour les espaces aériens et les travaux sur aérodrome).

Pour mémoire, le guide de la demande de NOTAM et le guide la demande de Sup AIP NOTAM ont été modifiés au début de l'été 2012 pour répondre, au moins en partie, au souci qui avait déjà été exprimé par la CSCA.

b) Par ailleurs, dans un contexte de forte augmentation du nombre de NOTAMs (plus de 7% par an depuis 10 ans), la proposition d'identifier à un niveau de criticité des NOTAM ne paraît pas pertinente car très délicate à mettre en œuvre (cela reviendrait à identifier des NOTAM peu utiles, dont la consultation n'est pas indispensable... mais pas pour tous, aussi cela impliquerait un choix selon une catégorie particulière d'usagers visée). Cette orientation n'est pas prévue dans le nouveau format : X-NOTAM. Mais la prolifération des NOTAMs est un phénomène mondial préoccupant pour la sécurité et l'efficacité des vols, les premières analyses sont en cours au niveau de l'OACI (AIS AIM SG).

c) Pour autant, en complément facultatif à l'information temporaire, le SIA a développé une représentation graphique des activités des zones du réseau TBA Défense, consultable sur le site internet du SIA. Un projet d'extension à d'autres zones est en cours (action liée au plan EAPAIRR).

La DGAC a organisé en 2013 un symposium sur le thème de l'information aéronautique qui a permis de revenir, avec toutes les parties intéressées, sur ces préoccupations. De plus ces préoccupations font l'objet d'un des objectifs du plan d'action stratégique de la DGAC "Améliorer l'information aéronautique sur les infrastructures et systèmes de la navigation aérienne, depuis son élaboration jusqu'à sa prise en compte par les équipages".

Degré d'avancement (05 Février 2014)



Recommandation 12

CSCA (extrait)

Les informations délivrées à l'ATIS ont une importance capitale pour la sécurité. La CSCA estime que les manques liés à l'ATIS (défaut de mise à jour, obsolescence des informations prises au moment de leur utilisation, risque d'absence de certaines informations essentielles, juxtaposition d'un grand nombre d'informations de natures différentes, défaut de qualité de l'enregistrement et de la transmission, insuffisance dans la clarté du message, vitesse de diction inadaptée) ne permettent pas une transmission optimale de ces informations.

Déployer sur l'ensemble des aérodromes contrôlés des moyens de transmission de l'information demandant moins d'intervention humaine,

notamment les ATIS automatiques et les transmissions d'éléments par DATA LINK. En attendant que ce déploiement soit effectif, effectuer des rappels réguliers auprès des contrôleurs aériens sous forme de Retours d'Expérience (REX) sur l'importance de l'ATIS et de la mise à jour de l'information. Par ailleurs, un suivi de la qualité des messages ATIS (contenu et qualité de transmission) devrait être assuré.

Réponse de la DGAC

Des actions spécifiques ont été entreprises dans le cadre du Programme de Sécurité de l'Etat et de l'écoute client de la DSNA. Ainsi, en priorité pour les plateformes de Nice et Lyon, il est prévu d'installer un ATIS synthétique avec les fonctionnalités Datalink. La DSAC s'assurera de la mise en place des ATIS synthétiques avec une fonctionnalité Datalink sur ces plateformes.

Pour les autres terrains, la DSNA prend également en compte ce besoin dans le cadre de son programme SYSAT (Système ATM Approche Tour). L'équipement des différents terrains se fera en tenant compte du nombre de mouvements IFR commerciaux enregistrés sur les différents plateformes où elle rend les services ATS.

Degré d'avancement (10 Janvier 2014)



Recommandation 13

CSCA (extrait)

La CSCA a étudié des cas au cours desquels un aéronef ayant choisi un aéroport de déroutement, et se dirigeant vers celui-ci, a été prévenu par le contrôle aérien que l'exploitant de ce terrain ne l'acceptait pas. Le calcul du carburant embarqué prévoyant la réalisation de l'étape initialement prévue suivie du trajet vers le terrain de décollage et non le changement en vol, après l'étape vers la destination planifiée, du terrain de décollage, il en résulte que dans le cas de figure décrit ci-dessus, le carburant embarqué peut ne pas être suffisant pour rejoindre un autre terrain. Etant donné ce risque, il est essentiel que le commandant de bord sache quels sont les terrains sur lesquels il peut se dérouter avant de prendre sa décision. Il est donc nécessaire que l'ensemble des acteurs (pilotes, compagnies aériennes, exploitants d'aéroport, contrôle aérien) aient une excellente connaissance en temps réel de l'accessibilité des terrains.

Mettre en place un système permettant une circulation de l'information en temps réel entre les exploitants d'aéroport, les prestataires de service de la navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs de transport public, ... pour faciliter les prises de décision des équipages dans la gestion des situations de déroutement

Réponse de la DGAC

La création des Collaborative Decision Making (CDM) à CDG, Orly et Lyon permet sur ces grandes plateformes, de répondre à ce besoin d'échanges d'informations en temps réel entre toutes les parties prenantes. Tout besoin local identifié fera également l'objet d'un traitement particulier.

Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 14

CSCA (extrait)

La CSCA a étudié plusieurs événements s'étant produits dans des espaces aériens utilisant des communications en HF. Ceux-ci étaient liés à de fréquentes pertes de contact radio en HF. Ces événements imposent aux contrôleurs aériens de choisir entre déclencher de façon fréquente des phases d'alerte qui se montrent généralement injustifiées (à chaque rupture longue des communications bilatérales) ou s'abstenir de les déclencher, en enfreignant la réglementation et au risque de ne pas porter secours au trafic concerné en cas de besoin. Ces situations concernent principalement deux types de vols : • d'une part, des vols transocéaniques, • d'autre part, les vols se rendant sur des territoires isolés, sur lesquels ils n'ont pas toujours la possibilité de clôturer leur plan de vol (lorsqu'il n'y a pas de liaison téléphonique ou d'organisme ATS à destination). Il n'est alors pas possible de s'assurer de l'arrivée effective du vol.

Mener réflexion soit menée visant à déterminer quels équipements sol ou bord pourraient permettre de palier les défauts de transmission de la HF (téléphone satellite, ADS-C, ...) pour les vols devant recourir à ce moyen de communication.

Réponse de la DGAC

Des défauts de transmission HF avaient été identifiés à Cayenne : des améliorations ont été apportées et les problèmes corrigés (mise en place du système « CACAO » : ADS-C et CPDLC) Par ailleurs, les futures évolutions des systèmes bord et ATS développés dans le cadre du programme SESAR permettront d'améliorer les transmissions.

Le suivi de cette proposition est clos.

Degré d'avancement (29 Janvier 2013)



Recommandation 15

CSCA (extrait)

L'étude des événements de la circulation aérienne permet de mettre en évidence un certain nombre de pratiques non conformes aux procédures écrites. Or, en l'absence de connaissance des variabilités de la norme, c'est-à-dire de l'ensemble des réponses habituelles du système face à un ensemble de paramètres donnés, il n'est pas possible de savoir d'une part si l'écart par rapport à la règle est exceptionnel ou s'il fait parti des usages et, d'autre part, si cet écart est connu et jugé admissible ou non de la part des professionnels et de leur encadrement. Sans cette connaissance approfondie des comportements usuels du système, il n'est alors pas possible de conclure si ladite pratique a eu une influence déterminante ou non dans la survenue de l'événement.

Demander aux PSNA de mettre en place un suivi d'opérations normales (indépendamment de tout événement) permettant de détecter les dérives lorsqu'elles se mettent en place et de rappeler la procédure normale, ou de cadrer le changement. En particulier, les PSNA devraient être attentifs à maîtriser les différences existant entre les pratiques des différents organismes (celles-ci pouvant engendrer des difficultés d'adaptation pour les pilotes).

Réponse de la DGAC

Une expérimentation (OSP : Observation Sur Position) a été réalisée par la DSNA au CRNA/Nord pour détecter des tendances, des dérives et / ou mettre en avant des bonnes pratiques pendant 4 mois courant 2012. Cette expérimentation a fait l'objet d'une analyse afin de déterminer les actions à mener. Notamment, les outils et méthodes nécessaires vont être formalisés afin d'être mis en oeuvre dans d'autres centres.

Par ailleurs, les dérives et / ou les changements dans les procédures opérationnelles peuvent être détectés et traités dans le cadre du processus de gestion des risques en cours de déploiement au sein de la DSNA, à travers son système de management de la sécurité.

Cette action a été identifiée comme une action détaillée du plan stratégique du Programme de Sécurité de l'Etat et est suivie à ce titre.

Le suivi de cette recommandation est clos.

Degré d'avancement (10 Janvier 2014)

