

Unis pour "Faire Face"

Séminaire AG

17 mai 2019

LCL KUHNAPFEL / CDT COLOMB
OSAB ISTRES / SALON DE PROVENCE



SOMMAIRE :

- 1- Organisation de la SA dans l'Armée de l'air.
- 2- Remontée d'information et gestion du risque opérationnel.
- 3- Culture juste.



SOMMAIRE :

- 1- Organisation de la SA dans l'Armée de l'air.
- 2- Remontée d'information et gestion du risque opérationnel.
- 3- Culture juste.



Commandement ? Sécurité aérienne ?

➤ Commandement : Assumer le risque, recherche de responsabilités :
Sanctions ou récompenses, déclenchement d'enquêtes de commandement (ou de recherche de responsabilité).

➤ Acteurs SA : Investigation et analyse SA et prévention

Recherche des causes, élaboration de recommandations, mesures d'atténuation du risque :

- Remontée et diffusion de l'information ;
- Exploitation et analyse des événements ;
- Détection des signaux faibles, dialogue.

Fait en sorte que les événements ne se reproduisent pas...

Prévention pour éviter que l'évènement ne se produise !



Une organisation basée sur la complémentarité



La sécurité aérienne

- **Confiance** : échanges, dialogue, remontée d'information (compte-rendu) ;
- **Pragmatisme et bon sens** : pertinence de l'analyse et des propositions ;
- **Conviction** : diffusion de l'information, promotion de la sécurité.



SOMMAIRE :

- 1- Organisation de la SA dans l'Armée de l'air.
- 2- Remontée d'information et gestion du risque opérationnel.
- 3- Culture juste.



Remonter les évènements SA

Un devoir moral avant tout!

Une obligation légale et réglementaire, nationale et internationale,

Code des transports, article L6222-2 :

*Concernant le compte rendu d'évènements, **toute personne** qui, dans l'exercice de son activité, a connaissance d'un évènement, est tenue d'en rendre compte sans délai à son employeur. Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un évènement, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet évènement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.*

Dans l'armée de l'air :

- déclinaison faite dans des textes spécifiques ;
- utilisation d'outils formels et informels fonction des spécialités ;
- recherche croisement des cultures / échanges.



Capture d'écran OASIS

OASIS
On-line Air Safety Information System

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Accueil ATM PN TAP Administration Mon profil Aide

Menu

OSAB - BA 701 SALON DE PROVENCE RH

Changer de profil

FEA-e à traiter (16)
Suivi des FEA-e (65)
FEA-e clôturée (30)

Liste des dernières FEA-e publiées

Afficher 50 enregistrements par page Recherche

Numéro FEA	Date et heure UTC	Type d'évènement	Type de l'aéronef	Numéro de série	Statut
2019/AA/ET-43-MEDOC/013	14-05-2019 16:27	Techniques - Trains/freins/pneus	TBM-700	95	Validée
2019/AA/ET-60/012	14-05-2019 16:15	Techniques - Moteur/groupe turbomoteur	FALCON 2000LX	237	Validée
2019/AA/EPAA/319	14-05-2019 15:46	Techniques - Trains/freins/pneus	TB-30 EPSILON	96	Validée
2019/AA/ET-1.61-TOURAINÉ/032	14-05-2019 14:28	Exploitation aéronef - Bruit/odeur suspecte	A400M ATLAS	MSN11	Validée
2019/AA/EC-1.2-CIGOGNES/032	14-05-2019 13:45	Quasi-impact/impact faunique (quasi-collision ou collision volatiles, animalières)	MIRAGE 2000-5	71	Validée
2019/AA/EC-1.2-CIGOGNES/031	14-05-2019 13:38	Techniques - Trains/freins/pneus	MIRAGE 2000-5	77	Validée
2019/MN/12F CDG/009	14-05-2019 11:02	Techniques - Système de navigation automatique de vol	RAFALE M	M21	Validée
2019/AA/CFAM/026	14-05-2019 09:23	Techniques - Moteur/groupe turbomoteur	CIRRUS SR20	2198	Validée
2019/AA/EPAA/318	14-05-2019 08:10	Techniques - Autre technique	TB-30 EPSILON	131	Validée

OASIS
On-line Air Safety Information System

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Accueil ATM PN TAP Administration Mon profil Aide

Menu

Afficher les brouillons ASR

Liste des derniers documents publiés

FNE publiés ASR publiés Clôtures locales Clôtures nationales

Afficher 50 enregistrements par page Recherche

Numéro du FNE	Date et heure UTC	Nature de l'évènement	Type d'évènement
011LXI2019	14-05-2019 09:38	Évènement ATM	Évènement bord - Panne - Instruments de navigation Incident sol - Intervention plate forme - Péril animalier
027NCY2019	13-05-2019 10:20	Évènement ATM	Incident sol - Intervention plate forme - FOD (Foreign Object Debris)
023IST2019	13-05-2019 10:12	Évènement ATM	Demandes diverses - Avis / Suggestions contrôleurs - Procédures Autres
031LBH2019	13-05-2019 08:07	Évènement ATM	Non respect par l'aéronef de la réglementation - Intrusion en ZIT, zone P, D ou R ou RTBA
057LDV2019	13-05-2019 08:00	Évènement technique	Liaisons
002ARMOR2019	12-05-2019 10:45	Évènement technique	Radio
037HYE2019	12-05-2019 07:15	Évènement technique	Téléphone

En mer	Non	
Cap	340	
Vitesse indiquée	300 kt	
Hauteur	400 ft	
QFE	1010 hPa	
Durée de vol	0.5 h	
Règle de vol	CAM-T	
Période de la journée	Jour	
Dispositif de vision nocturne	Non	
Conditions météo	VMC	
Autre C/R effectué	C/R téléphonique	
Enquête interne	Non	
Enquête BEAD	Non	
Critique des manœuvres effectuées		
Excellente réaction du leader de la PAF qui décide, dans le doute, de dérouter l'ensemble de la patrouille.		
Proposition de traitement	Mesures à prendre localement	
Proposition de classement	Incident d'aéronef habité	
Mesures prises/Proposition/Avis		
Sensibiliser toujours plus les équipages et le point central sur l'importance du risque aviaire		
Avis N2		
Proposition de traitement niveau 2	Classement sans suite	
Proposition de classement niveau 2	Incident d'aéronef habité	
Mesures prises/Proposition/Avis		
Poursuite de la sensibilisation de la SPPA auprès des unités navigantes.		
Avis commandement		
très bonne réaction du leader.		
l'évolution de l'environnement tend à faire augmenter le péril aviaire comme le montre les statistiques.		
Une coopération étroite existe avec la SPPA pour annoncer au plus tôt l'évolution des NPA très important pour la PAF qui évolue en patrouille.		
Cet événement se passant à PDD, le rôle de la SPPA est limité, l'événement repose donc en grande partie sur le point central, la patrouille étant prise par ses évolutions.		
La décision de dérouter la patrouille sur Orange est tout à fait logique compte tenu des circonstances		
Historique de validation		
FEA transmise le	DE	A
03-04-2019	SA / CDTS	CFA
16-11-2018	OSV	EPAA (équipe de présentation AA)
17-01-2019	OSAB	BA 701 SALON DE PROVENCE FA
Oiseau / animal identifié par	Personnel au sol	
Situation des dégâts	Aile, Prise d'air, Ensemble propulseur -moteur, Verrière - parebrise	
Feux d'aéronef	Allumé(s)	
Radar de bord	Eteint(s)	
BIRDAM	Non renseigné	
Avis N1		

Activité à risque

- Organisation

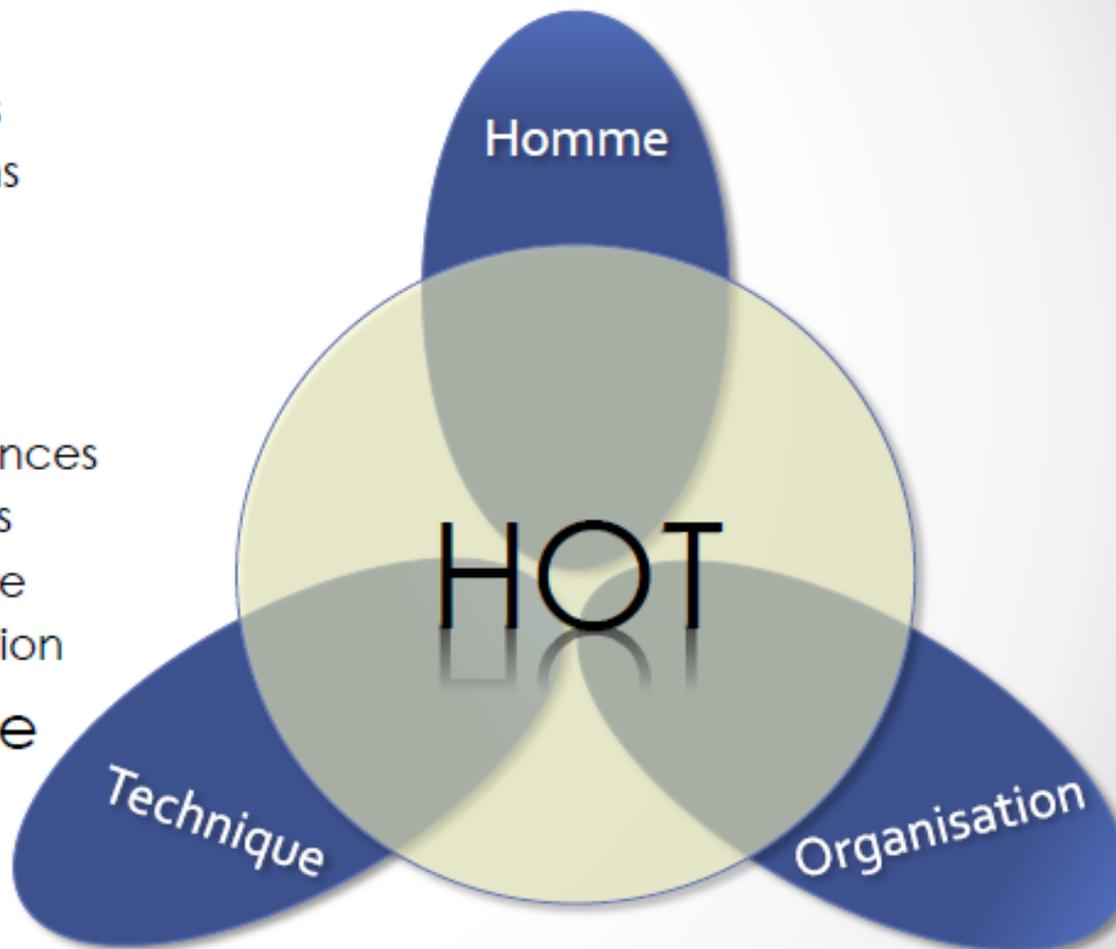
- Missions
- Sélections
- Formations
- Règles
- Gestion

- Humain

- Compétences
- Capacités
- Savoir-faire
- Coopération

- Technique

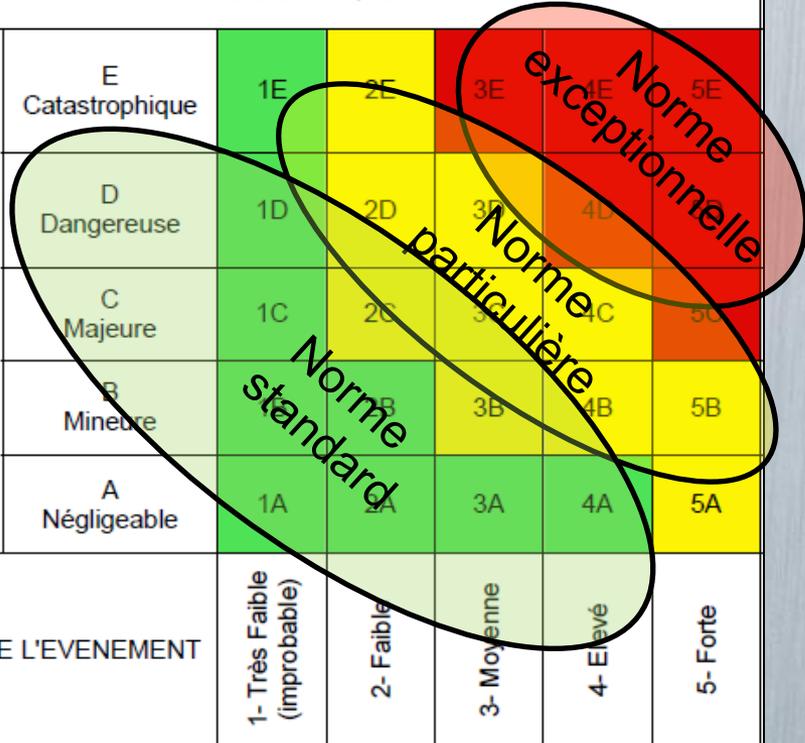
- Systèmes
- Moyens
- Outils
- Interfaces



GRO

MATRICE DE RISQUES

SEVERITE DU RISQUE	E Catastrophique	1E	2E	3E	4E	5E
	D Dangereuse	1D	2D	3D	4D	5D
	C Majeure	1C	2C	3C	4C	5C
	B Mineure	1B	2B	3B	4B	5B
	A Négligeable	1A	2A	3A	4A	5A
PROBABILITE DE L'EVENEMENT		1- Très Faible (improbable)	2- Faible	3- Moyenne	4- Elevé	5- Forte



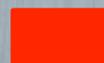
Niveau de prise de décision augmente



Risque modéré



Risque élevé



Risque extrême



MATRICE DE RISQUES						
SEVERITE DU RISQUE	E Catastrophique	1E	2E	3E	4E	5E
	D Dangereuse	1D	2D	3D	4D	5D
	C Majeure	1C	2C	3C	4C	5C
	B Mineure	1B	2B	3B	4B	5B
	A Négligeable	1A	2A	3A	4A	5A
PROBABILITE DE L'EVENEMENT		1- Très Faible (improbable)	2- Faible	3- Moyenne	4- Elevé	5- Forte

Exemple :

Conduire sur la neige : évènement redouté : *perte d'adhérence*. Risque total estimé à **5E**

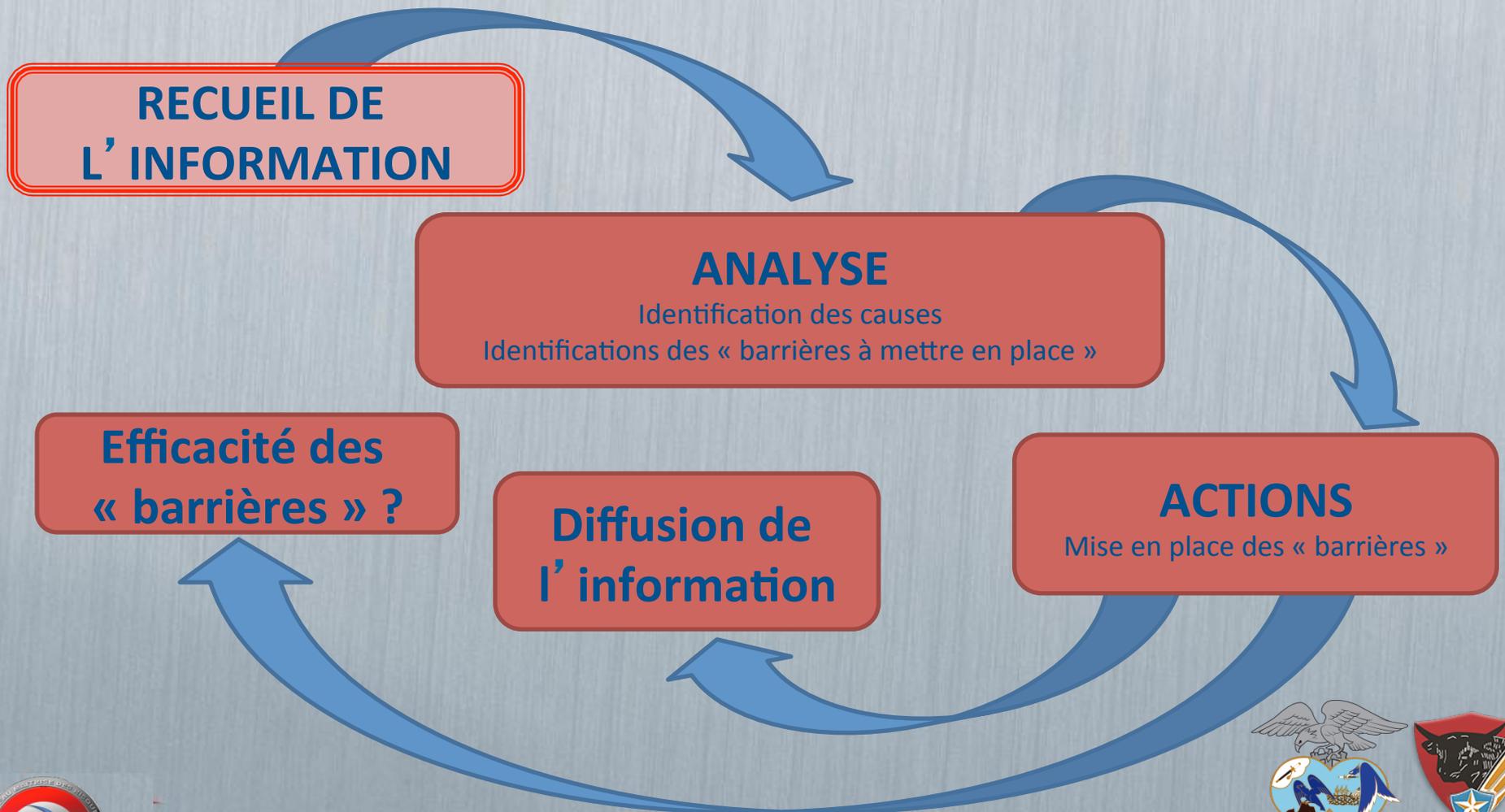
⇒ Mesure de réduction d'occurrence : formation à la conduite sur neige, pneus neige ;

⇒ Mesure de réduction de la gravité : airbag, ceinture de sécurité, rambarde.

⇒ Risque résiduel estimé à **3C**



Maîtriser le risque = s'assurer que les « barrières de sécurité » sont efficaces et réalistes



SOMMAIRE :

- 1- Organisation de la SA dans l'Armée de l'air.
- 2- Remontée d'information et gestion du risque opérationnel.
- 3- Culture juste.



Hypothèse d'analyse : les opérateurs ont agi en professionnels... ...sauf si on démontre le contraire.

L'erreur « acceptable » ne doit pas être punie...

...mais un comportement non-professionnel ayant contribué à la commission de l'erreur peut l'être !

- ⇒ Importance de l'explication **endossée** par le commandement,
- ⇒ Importance du conseil vers le commandement en matière de politique.



Culture juste

- Définition académique :
« un **climat de confiance** qui incite les personnes à **fournir des renseignements essentiels liés à la sécurité**, voire les récompense, mais qui établit aussi une **ligne de démarcation claire entre un comportement acceptable et un comportement inacceptable** ».

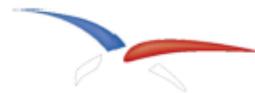
James Reason

- Typologie des actes non-surs
 - Erreur = écart involontaire,
 - **Violation** = transgression volontaire, à *finalité opérationnelle*, d'une règle ou d'une procédure imposée, par habitude ou par nécessité,
 - **Indiscipline** = violation à finalité personnelle.





Conseil Permanent de la Sécurité Aérienne



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

ARMÉE DE L'AIR

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE

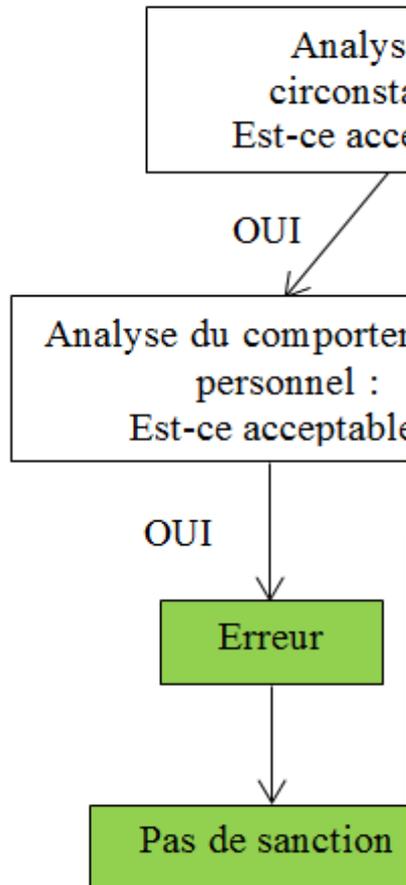
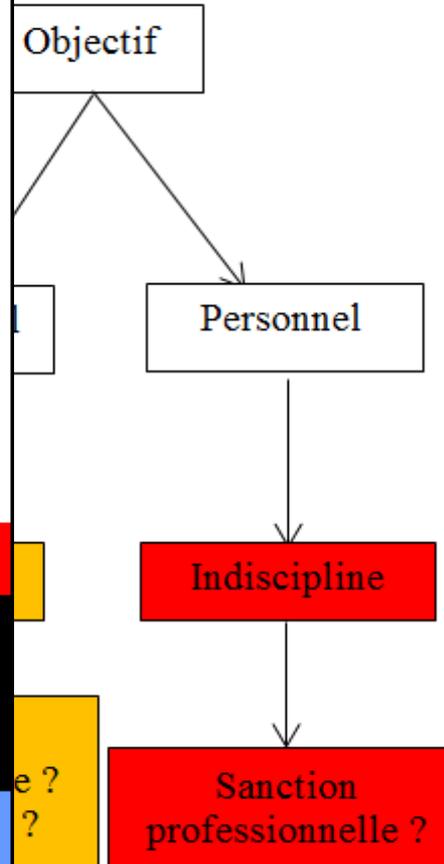
SECURITE

- Ve - le code de la défense.
- Ve - l'article de 21 juillet 2014 portant détermination du statut des militaires de la défense à des fonctions militaires en matière de sanctions professionnelles applicables à des militaires.
- Ve - l'article de 20 août 2013 relatif aux titres reconnaissant une qualification particulière pour exercer une activité professionnelle dans la profession, concernent les militaires au régime des sanctions professionnelles.
- Ve - l'article de 27 août 2013 relatif au conseil permanent de sécurité aérienne.
- Ve - l'ordonnance n° 20130825/SGAR/DEF du 16 novembre 2013 relative à l'organisation et au fonctionnement des conseils d'examen des faits professionnels concernant les militaires.

Mémento sur les récompenses et les sanctions des faits professionnels aéronautiques dans l'armée de l'air

Édition 2015

N°588/DEF/IAA/CPSA/NP du 26 août 2015



**La SA est l'affaire de tous
et
La responsabilité de chacun**

