



Le traitement des événements amélioré par un règlement (UE) 376/2014 à appliquer au 15 novembre 2015



Notifier **obligatoirement**

Tout événement figurant sur la liste jointe au dos sous peine de sanction des autorités.

La notification de ces événements doit être faite aux autorités **au maximum dans les 72 h** qui suivent leur survenue ou leur connaissance.

L'objectif :

Créer une boucle de qualité efficace

Notifier à titre volontaire

Tout autre événement que l'on juge utile à l'amélioration de la sécurité. Comme nous le faisons jusque-là par nos REX.

Pour ces événements, il n'y a pas d'imposition de délai.

Agir

Les organismes doivent, après analyse d'un événement, mettre en œuvre d'éventuelles actions correctives ou préventives.



Analyser

Les organismes doivent analyser les événements notifiés en les accompagnant d'un classement au regard du risque fonction de leur fréquence et de leur gravité.

Une "culture juste" dans l'esprit du SGS

Pour libérer les individus des craintes qu'ils pourraient avoir à notifier des événements de sécurité, le règlement 376/2014 a prévu des protections pour les notifiants. Ces protections – qui s'exercent vis-à-vis d'actions éventuelles de l'organisation et de l'Administration – s'inscrivent dans un dispositif dit de « culture juste », que chaque organisation a désormais obligation de formaliser sous la forme de règles internes.

Tous concernés

Tous les acteurs de l'aérien sont concernés, les pilotes de l'aviation de loisir, comme les pilotes professionnels, les agents AFIS, les contrôleurs, les mécaniciens mais aussi, les responsables des organismes d'appartenance comme les aéroclubs, les services de maintenance, les services du contrôle aérien, etc....

Prenons un exemple de traitement d'événement :

L'événement	Notifier	Analyser	Agir
<p>Un pilote pénètre sur une piste alors qu'un avion est en approche. Ce dernier le voit et remet les gaz. L'incident est maîtrisé, pas de dommage. Bref échange radio pour clarifier la situation entre les pilotes et l'AFIS en service. Le pilote ayant fait l'incursion et l'AFIS pourraient en rester là avec un risque d'accident futur non géré !...</p>	<p>Or, la notification d'une incursion de piste est obligatoire : Le pilote contacte son CPS, (correspondant prévention sécurité). L'événement est transmis confidentiellement dans une base de données, via la FFA à la DSAC/SO (Direction de la sécurité aérienne sud-ouest). L'agent AFIS établit une FNE (fiche de notification d'événement) envoyée également à la DSAC/SO.</p>	<p>Les responsables de sécurité de l'aéroclub et de l'aérodrome se concertent. Les défenses qui n'ont pas fonctionné sont analysées : (Procédure au point d'arrêt, procédure radio, signalisation au sol, infrastructure, etc.). Une analyse de risque est menée accompagnée par la DSAC. Tout compte-rendu est désidentifié pour protéger les notifiants.</p>	<p>L'aéroclub et l'aérodrome décident la mise en œuvre d'actions correctives : (Procédures renforcées, formation, signalisation, amélioration de l'accès aux seuils de piste, etc.). Ils surveillent ensuite conjointement avec la DSAC/SO, l'efficacité des mesures prises dans la réduction du risque d'accident.</p>

OBLIGATION DE NOTIFIER LES EVENEMENTS SUIVANTS :

Règlement d'exécution (CE) 2015/1018, (en application du règlement (UE) 376/2014. Annexe V
Pour les aéronefs non complexes: ≤ 5,7t, ≤ 19 sièges passagers, monopilotes, propulsés sans turbopropulseur, ni turboréacteur.

1.1. Opérations aériennes

- 1) **Perte de contrôle involontaire.**
- 2) **Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage** prévue.
- 3) **Impossibilité d'atteindre les performances** de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
- 4) **Incursion sur piste.**
- 5) **Sortie de piste.**
- 6) Tout vol effectué au moyen d'un **aéronef inapte au vol** ou pour lequel **la préparation de vol était incomplète**, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) **Vol involontaire en conditions IMC** (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Largage involontaire de cargaison.

1.2. Événements techniques

- 1) **Vibration anormalement forte** (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
- 2) Toute **commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.**
- 3) **Défaillance ou détérioration importante de la structure** de l'aéronef.
- 4) **Perte d'un élément de la structure ou d'une installation** de l'aéronef en vol.
- 5) **Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.**
- 6) **Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie** ou de **contamination** dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, **ou un danger pour les occupants.**

1.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic

- 1) Fourniture de **services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation)** qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) **Non-respect de l'espace** aérien.

1.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un **appel d'urgence.**
- 2) **Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques** à l'intérieur de l'aéronef.
- 3) **Incapacité** du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

1.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) **Collision**, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (4).
- 2) **Quasi-collision**, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (4), **exigeant une manœuvre** d'évitement d'urgence.
- 3) **Impact d'animaux** y compris **collision aviaire ayant provoqué des dégâts** à l'aéronef ou la **perte** ou le **dysfonctionnement** d'un service **essentiel.**
- 4) **Interférence avec l'aéronef causée par** des armes à feu, **feux d'artifice, cerfs-volants**, illuminations laser, lumières puissantes, **lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits** ou par des moyens similaires.
- 5) Impact de **foudre provoquant des dégâts** à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
- 6) **Fortes turbulences ayant entraîné des blessures** pour les occupants **ou justifié** de soumettre l'**aéronef à une inspection après vol** en turbulence.
- 7) **Givrage, y compris du carburateur**, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

FIN

Je vous remercie.
Bons vols à tous.

Votre CPS Didier Parent
06 82 82 43 51
didierenvol@gmail.com