



ACFR Flash Infos

Edito :

- ♦ Bulletin ACFR
- ♦ Faits marquants Juin 2018
- ♦ Activité aérienne
- ♦ Activités à venir
- ♦ Informations aéronautiques
- ♦ Recommandations

Bulletin ACFR :

N'hésitez pas à donner votre avis et nous faire part de vos suggestions.

Parlez-nous de vos récits de voyage.

Faits marquants Juin 2018

• Visite CNRA Nord (commenté Eric Prévotat)



Une visite du Centre en Route de la Navigation Aérienne Nord était organisée le samedi 2 juin, pour faire suite au cours de RCA.

Cinq pilotes de l'ACFR qui avaient suivi les cours étaient présents : Carl BIRON, Bruno et Claude COURTIN, Dominique SOMNARD, et Rémy TSIRONY (GAMA).

La journée a commencé par une visite privée du musée Delta à Athis-Mons (<http://museedelta.free.fr/>) où le Concorde n°2 F-WTSA nous a été présenté avec passion par Jean-Pierre et Alexandre.

Nous nous sommes ensuite rendus dans la salle de contrôle du Centre en Route de la Navigation Aérienne Nord, indicatif radio : Paris.

Ce centre gère tout le Nord de la France et contrôle plus d'un million de vols par an.

Les pilotes de l'ACFR ont découvert le Secteur d'information de Vol, Paris Info, que nous sommes appelés à contacter en nous éloignant du terrain d'Etampes. C'était une rencontre très intéressante et très instructive, mettant une image concrète sur les services d'Information et d'Alerte que nous avons abordés en cours.

Après cette rencontre, nous nous sommes rendus sur des secteurs de contrôle pour suivre pendant presque 1h les clairances de contrôle données au trafic commercial dans l'Espace Aérien Contrôlé Supérieur.

Rendez-vous sur le site ACFR Espace membres pour découvrir les photos prises lors de cette journée.

• Voyage DGA 2018

Le voyage DGA 2018, qui s'est déroulé du dimanche 27 mai au dimanche 3 juin s'est très bien passé, hormis les problèmes MTO.

Le départ fut hésitant. La météo incertaine du mardi 29 nous a obligé à nous rendre à Bourges MBDA en voiture, pour notre première visite de site industriel. Retour sur Etampes dans l'après-midi et le soir nous avons pu nous envoler à destination de Thouars pour entamer le programme tel qu'il était prévu. Ensuite, tout s'est déroulé presque sans encombre.

« Presque » car l'escale à Limoges s'est transformée en une escale à Saint Junien suite à des conditions MTO désastreuses sur Limoges. Le tronçon Saint Junien—Limoges s'est terminé en taxi.

L'ensemble des sites visités était très intéressant. Ci jointe la photo de groupe prise lors de la visite de l'usine SAFRAN de BIDOS.

Un compte-rendu collectif et complet du voyage est en cours de rédaction. Il sera prochainement mis à disposition sur le site ACFR.

Encore Merci à Daniel Chartier et Marie Bove pour l'organisation de ce voyage.



Faits marquants Juin 2018

• Réunion DSAC Nord - Evénements Sécurité

Nous avons eu la visite de la DSAC Nord le jeudi 21 juin à Etampes pour nous informer des événements Sécurité et des normes européennes en vigueur.

Le Règlement Européen UE 376—2014 instaure une obligation de notification pour certains types d'événements. La liste de ces événements est donnée par l'annexe V au Règlement 1018/2015.

Le Règlement UE 376-2014 et annexe V du UE 1018/2015 sont reproduits en annexe dans ce bulletin.

La déclaration d'un événement protège son auteur d'une sanction éventuelle, sauf en cas de manquement délibéré aux règles, ou de négligence et de manquement graves aux mesures assurant la sécurité aérienne.

Pour information:

Au niveau de la Direction des Services de la Navigation (DSNA), les contrôleurs ont reçu des consignes très précises : **quand il y a un événement sécurité, les contrôleurs ont pour mission de faire systématiquement des FNE** (Fiche de Notification d'Événement). Et ceci, même si l'incident semble clos par radio entre la tour et le pilote. Il ne sont pas sensés vous en informer.

De votre côté, dès qu'il y a le moindre doute sur une erreur de commise, vous devez émettre une déclaration spontanée (CRESAG), dans un délai de 72 h pour la partie notification initiale.

Le formulaire est téléchargeable à l'adresse :

<https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/CRESAG.pdf>

Cette déclaration est à remplir avec l'aide de **Stéphane CARRA** qui est le nouveau Correspondant Prévention Sécurité depuis le 26 juin 2018. (Souhaitons-lui bon courage pour sa mission).

La DSAC nous a fait part de 6 FNE émises sur les années 2017 et 2018 suite à des incidents provoqués par des pilotes ACFR et n'ayant pas donné lieu à un CRESAG :

Du plus récent au plus ancien : en 2018

Événement du 1^{er} mai 2018 : F-RT

Vibrations moteur nécessitant de faire demi-tour et de se reposer. C'est une situation anormale nécessitant une procédure spécifique. Altération possible du trafic aérien.

Événement du 18 avril 2018 : F-LD

Sortie de piste – problème de tenue de trajectoire - FNE + BGTA prévenue

En 2017 :

Événement du 17 Novembre : F-CL

Sortie de piste – problème de tenue de trajectoire . Décollage 06 vent 310° 6 kt. Sorti sur la gauche

Événement du 31 Octobre : F-KX

Intrusion dans le circuit d'aérodrome d'Etampes—Erreur sur la fréquence : Affiché 119,5 au lieu de 119,05

Événement du 27 Septembre : F-LD

Sortie de piste – problème de tenue de trajectoire. Piste 24 dur, sortie de piste latérale – Pas de dégât—FNE + BGTA prévenue

Événement du 9 juillet : F-VZ

Non-respect des instructions du contrôleur de St Cyr . Demande du contrôleur : Piste 11 base Main Droite—Le pilote se présente en base Main Gauche.

Pour information, la DSAC ne demande que les CRESAG relatifs à l'année 2018

Ce qu'il faut retenir :

Le moindre doute => notifier

Une réunion d'information sera organisée sur le sujet à la rentrée.

Faits marquants Juin 2018

• Inscriptions 2018

- Fin Juin 2018 : Pas de nouvelle inscription

Le nombre d'adhérents s'élève à 118, dont 19 élèves actifs.

• Evolution de la Flotte

La semaine 24 a été particulièrement éprouvante pour la plupart des membres de la Construction Amateur à Brétigny.

En effet, durant cette semaine, l'aile du Petit Prince, sa gouverne de direction, son empennage horizontal ainsi que le fuselage de l'Océanair ont été entoilés sous la maîtrise de Pascal Conchon, spécialiste de la société DIATEX.



C'était un défi de réaliser tous ces travaux en une semaine, mais le contrat a été honoré.

Encore bravo à Marie Bove, Jérôme Brossard, Rolland Couleuvrat, Joël Dugast, Patrice Lignard, Daniel Mérat, Christian Navette, Hugues Pasté, Alain Théallier, sans oublier le chef d'Orchestre Daniel Chartier.

Dans les travaux à venir, il faut passer de l'apprêt Diaplan au pistolet et procéder au masticage fin. Ces travaux pourront être réalisés à Brétigny dès que possible (Juin / Septembre).

Les photos de cette semaine « fatidique » seront bientôt disponibles sur le site ACFR Espace Membres.

😊 Aux dernières nouvelles, le KP va retrouver son directionnel et le PA pourra être utilisé .De plus il sera doté d'un nouveau transpondeur mode S un TRIG.

• Le Jour Le Plus Long

Grosse déception car le taux de participation a été très faible. Une douzaine d'heures de vol seulement !

Il va falloir se réveiller pour l'année prochaine....

• Le Salon de la BD

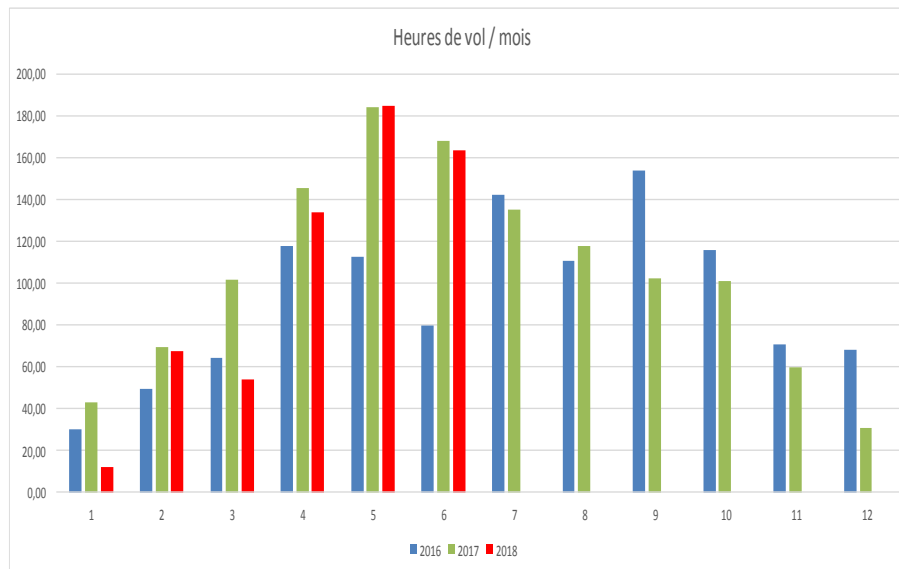
Le salon du livre et de la BD a été un succès. Il y a eu environ 1000 visiteurs et le GUAE prévoit de recommencer l'année prochaine.

Activité aérienne

• Activité 2018

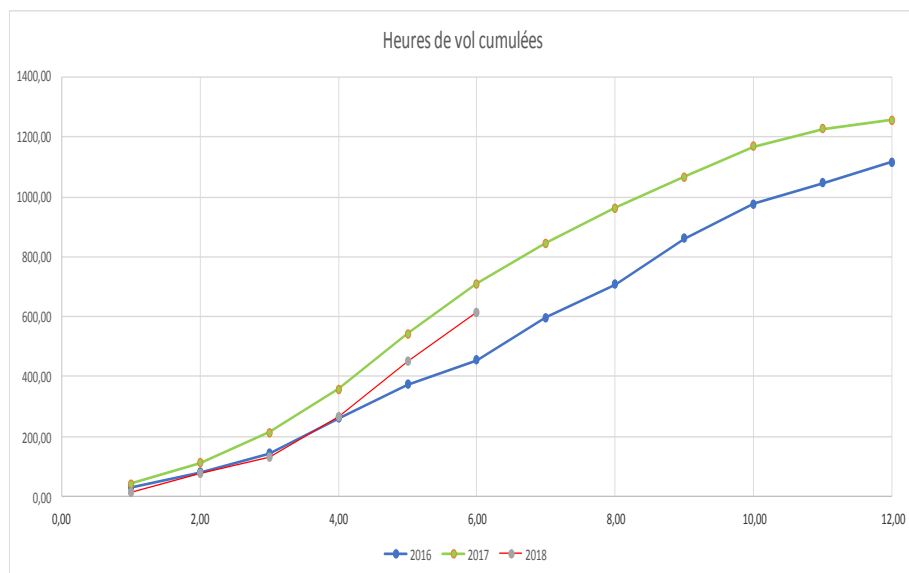
Mois de Juin 2018 : 157,8 heures,.

Comparativement aux années 2016 et 2017 :



:

En heures cumulées:



Activités à venir

• Fly-in des aéroports EDEIS en 2018

Après leurs succès de l'année passée, les Fly-in des aéroports gérés par EDEIS sont de retour, encore plus nombreux cette année. Pour les pilotes privés visiteurs, les redevances atterrissage et de parking sont offertes ainsi qu'un accueil viennoiseries-café. Des navettes gratuites sont prévues pour vous emmener vers le centre-ville.

Si vous êtes intéressés par ce genre de sorties, faites-vous connaître auprès de Thierry MICHON : michon.mint@wanadoo.fr

Juillet	7	Cité de la Mer National Moutarde Crit	Cherbourg LFRC Dijon LFSD
	21 - 22	Chalon dans la rue	Chalon LFLH
	21	Flâneries musicales de Reims	Reims LFQA
	28-29	Festival Equestria	Tarbes LFBT
Août	4	Fête du lac	Annecy LFLP
	25 - 26	La Solitaire Urgo Le Figaro	Le Havre LFOH
Octobre	20 - 21	La Paulée de la Côte Chalonnaise	Chalon LFLH
	27 - 28	La fête des vins de Chablis	Auxerre LFLA
Novembre	-	Foire internationale de la gastronomie	Dijon LFSD

Activités à venir



Bienvenue à bord

Voler sera toujours de votre âge



Planning sportif ETR CRAIF Saison 2018



Nouveau ... Nouveau ...
Rallye à Lognes
L'ETR vous propose un Rallye
à **Lognes** (voir ci-dessous)

-  **Initiation Rallye de Précision à Chavenay**
Nouvelle date le dimanche 1er juillet
-  **Initiation Rallye Aérien à Lognes**
Le samedi 15 septembre
-  **Rallye de Précision à Etampes**
Le dimanche 23 septembre - report météo possible au 7 octobre
-  **Initiation Rallye Aérien à Pontoise**
Le samedi 6 octobre

-  **Championnat Interrégional à Etampes**
 - ♦ **Pilotage de Précision** le 22 et 23 juin
 - ♦ **Rallye Aérien** le 23 et 24 juin



Pour vous inscrire :

Chavenay et Etampes : Solange Mirigay solange.mirigay@orange.fr

Lognes : Nathalie Gilliers : rallyeagile@gmail.com

Pontoise : Bertrand de Greef crppidf@yahoo.fr

Etampes Championnat Interrégionaux : Rallye et Précision :

Via le site de la FFA : <http://www.ffa-aero.fr>

Informations Aéronautiques

Le magazine, 61 pages, en lecture directe par lien sécurisé:

<https://www.calameo.com/read/000257893990f1dbbb707>

Vous pouvez aussi le télécharger en pdf par lien sécurisé

<https://www.dropbox.com/s/ydp4ljsi8eu8ugh/55-La%20Lettre%20Juin%202018.pdf?dl=0>



Aviation News
ACTUALITES DOCUMENTATION ET RECHERCHES HISTORIQUES

Revue d'informations du Centre de Documentation et de Recherches Historiques Nancy-Ochey Juin 2018 N°55
Mailing list remove on first request CDRH Association Loi 1901 Rédaction des clubs de la Défense CB 00.133 CDRH CS40334 54201 TOUL CEDEX

MEETING DE L'AIR
BASE AERIEENNE 133 NANCY

1918 - 2018
AVIATEURS
ENGAGÉS AU SERVICE DE LA PAIX
DEPUIS 100 ANS

30 JUIN
1^{ER} JUILLET
2018
De 9 h à 18 h

-20% PRÉ-VENTE INTERNET
Adulte 16 €
10 - 17 ans 8 €
-10 ans gratuit

Tarifs
Adulte 20 €
10 - 17 ans 10 €
-10 ans gratuit

Organisé par la Fondation des œuvres sociales de l'air
<http://fosai.fr/meetingdelair>

FOSA

Recommandations

- **Approvisionnement Compte Pilote**

Attention, les congés arrivent...

Anticipez l'approvisionnement de votre Compte Pilote car en cas de solde débiteur, les réservations peuvent être bloquées.

Le Responsable Gestion ne sera pas forcément disponible pour enregistrer vos virements rapidement.

Il en est de même pour la mise à jour des dates de validité médicale et SEP.

- **Formalités après-vol**

Nous constatons que le plein des appareils après les vols n'est pas toujours observé.

Le Règlement Intérieur prévoit :

*« Après le vol, ils rangent soigneusement l'appareil après en avoir fait le plein de carburant sauf pour le DR500 **le plein sera effectué dans les réservoirs d'ailes et arrière** (et si besoin le plein dans le réservoir supplémentaire au départ en fonction de la charge utile), l'avoir soigneusement nettoyé et remis en place les obturateurs anémométriques (3 flammes). »*

Merci de respecter ces consignes.



Bonnes vacances
Bons vols à tous
Prochain RDV en Septembre



INCIDENTS :

NOTIFICATION, ANALYSE ET SUIVI

Règlement (UE) 376/2014

Certains événements, comme par exemple les pertes de contrôle involontaire, doivent faire l'objet d'un **compte-rendu obligatoire** (voir liste en annexe 5 au règlement 1018/2015), dans un délai de 72 h.

Il y a tout intérêt pour la sécurité à déclarer également les autres événements, sous la forme d'une **notification volontaire**. Cela est recommandé aussi pour les aéronefs dits « annexe II » (ULM et aéronefs « historiques » notamment).

Tout **pilote volant à titre personnel**, en dehors d'une structure telle qu'un aéroclub, ou tout acteur aéronautique individuel, doit transmettre le compte-rendu d'événement à la DGAC, en indiquant les circonstances qui ont contribué à l'événement, et les actions qui, à son avis, auraient pu éviter l'incident (ce qui constitue une analyse de l'événement). Pour notifier, aller sur le lien suivant :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident,44973.html>
(et consulter le point « Règlement (UE) n°376/2014 : formulaires de notification »).

Tout **pilote ou personne exerçant au sein d'une structure telle qu'un aéroclub**, doit transmettre le compte-rendu d'événement au responsable de cette structure en charge de la sécurité. La structure (et/ou la fédération à laquelle cette structure est éventuellement affiliée), se chargera de retransmettre ce compte-rendu à la DGAC, en y ajoutant son analyse et en le corrélant avec d'éventuels événements de même nature.

PROTECTION DU NOTIFIANT

La déclaration d'un événement protège son auteur d'une sanction éventuelle, sauf en cas de manquement délibéré aux règles, ou de négligence et de manquement graves aux mesures assurant la sécurité aérienne.

Ici intervient la notion de « **culture juste** », dans laquelle les personnes ne sont pas punies pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

LE PARTAGE DE L'EXPÉRIENCE EST ESSENTIEL POUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

Il est bien connu que l'on apprend des situations que l'on a vécues ou des erreurs qu'on a commises, mais malheureusement, certaines d'entre-elles ne pardonnent pas. Il est donc préférable d'avoir connaissance et de retenir des enseignements des situations ou erreurs connues par les autres.

Chacun, pilote ou autre acteur de l'aviation, a intérêt à participer à cette mise en commun de l'expérience, en rendant compte de tout événement qui lui est survenu.

CONFIDENTIALITÉ

Que le compte-rendu soit transmis directement à la DGAC ou à un organisme tel qu'un aéroclub, sa diffusion dans sa forme complète est limitée aux seules personnes concernées par son traitement. Toute diffusion plus large ne se fera qu'après suppression des informations permettant d'en identifier l'auteur.

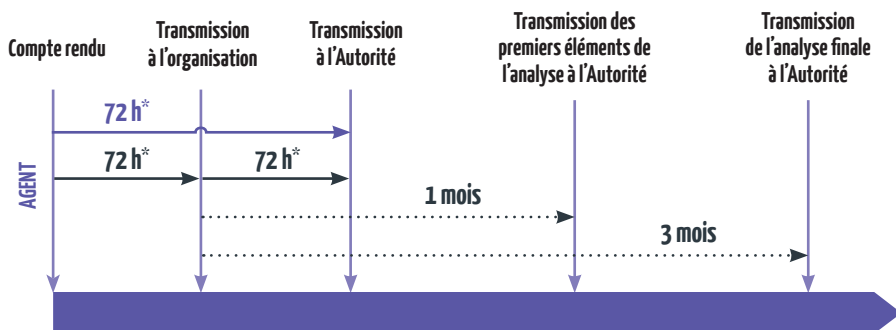


ADRESSES DE TRANSMISSION DES COMPTES RENDUS

En fonction du lieu de rattachement de l'aéronef (voir carte : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/10-_carte-DSAC-FranceVF.pdf), les comptes rendus doivent être transmis aux adresses suivantes :

DSAC Antilles-Guyane	incidents-dac-ag@aviation-civile.gouv.fr
DSAC CENTRE-EST	incidents-ag.dsac-ce@aviation-civile.gouv.fr
DSAC NORD	incidents-dac-nord.dac-n@aviation-civile.gouv.fr
DSAC NORD-EST	incidents-dac-ne@aviation-civile.gouv.fr
DSAC océan Indien	incidents-sac-oi@aviation-civile.gouv.fr
DSAC OUEST	incidents-ag-dac-ouest@aviation-civile.gouv.fr
DSAC SUD	dsac-s-incidents@aviation-civile.gouv.fr
DSAC-SUD-EST	incidents-dac-sud-est-ta-ag@aviation-civile.gouv.fr
DSAC SUD-OUEST	dsacso-tp-ag@aviation-civile.gouv.fr

CHRONOLOGIE DU TRAITEMENT D'UN ÉVÉNEMENT DANS LE CADRE DU RÈGLEMENT 376/2014



* Ces délais ne sont pas requis pour les **comptes rendus volontaires** mais une bonne pratique consistera à adopter les délais applicables aux comptes rendus obligatoires.

NOTE

Ce document simplifié vient en complément de la brochure DSAC « Incidents », et ne se substitue pas au règlement UE 376/2014.

Cadre réservé à l'aéroclub / à la structure

Type

Nom

Aéroclub / Structure

N° de référence de l'évènement (OBLIGATOIRE -ex : 2018/1)

N° de version (si néc.)

Indiquez les entités
auxquelles vous avez
transmis ce compte-rendu

☒ DSAC

☐ DSNA ou AFIS

☐ Assistant en escale

☐ BEA

☐ Maintenance

☐ Aérodrome

Classe de l'évènement

☒ Incident

☐ Incident grave

☐ Accident

Statut de l'évènement

☒ Ouvert, analyse en
cours

☐ Clos avec analyse
détaillée

☐ Clos à la réception

Titre de l'évènement

Date UTC (jj/mm/aaaa)

Heure UTC (hh:mm)

Zone où a eu lieu l'évènement

Code OACI de l'aérodrome où a eu lieu l'évènement (ex : LFAA, HAAA)

Précisions sur le lieu de l'évènement (QFU, numéro de taxiway, point de la procédure, radial distance, coordonnées...)

Date et lieu

Constructeur

Modèle avion

Si autre, préciser

Exploitant

Immatriculation / Identification ULM

Indicatif d'appel

Type d'exploitation

Phase de vol

Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant (ex : LFAA, HAAA)

Code OACI de la destination prévue, le cas échéant

Aéronef 1 (Notifiant)

Constructeur

Modèle avion

Si autre, préciser

Exploitant

Immatriculation / Identification ULM

Indicatif d'appel

Type d'exploitation

Phase de vol

Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant (ex : LFAA, HAAA)

Code OACI de la destination prévue, le cas échéant

Aéronef 2

Description de l'évènement et de son contexte

Scénario de l'évènement, météo, luminosité, conditions de vol, alarmes déclenchées, interfaces sol/bord, actions immédiates de l'équipage, conséquences sur le vol... ainsi que tout élément aidant à la compréhension de l'évènement

Instructions :

Ce formulaire a été élaboré dans le cadre du règlement (UE) 376/2014 du parlement européen du 3 avril 2014 et du règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015.

Plus d'informations sur la notification des événements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident>

Le volet « notification initiale » est rempli par l'équipage en fonction des informations disponibles et transmis à la DSAC. Les informations manquantes lors de la notification initiale pourront être complétées ultérieurement.

Le volet « analyse » doit être renseigné par l'aéroclub / la structure et transmis à la DSAC dans un deuxième temps.

Si l'analyse comporte des informations non textuelles (ex : photos), joindre les documents à ce présent formulaire lors de la notification de l'analyse. Les quatre pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et/ou la notification de l'analyse.

Envoyez votre compte-rendu à votre aéroclub / votre structure ou, à défaut, à la DSAC-IR géographiquement compétente :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Liste%20des%20adresses%20de%20notification.pdf>

En cas d'accident ou d'incident grave, notifier immédiatement la permanence du BEA au 01.48.35.86.54, envoyer également une copie de ce compte rendu à permanence@bea.aero

En cas de collision aviaire, remplissez le formulaire complémentaire et envoyez également une copie de ce compte-rendu au STAC :

<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/picaweb/auth/download/11>

Si l'évènement implique la gestion du trafic aérien, envoyez également une copie de ce compte-rendu à la DSNA :

do-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr

Si l'évènement implique l'exploitant d'aérodrome, l'assistance en escale, et/ou l'organisme en charge de la maintenance de l'aéronef, envoyez également une copie de ce compte-rendu à ce(s) dernier(s).

A quelle(s) catégorie(s) d'accident(s) l'évènement aurait-il pu conduire / a-t-il conduit ?

- ☐ Perte de contrôle en vol
- ☐ Collision en vol
- ☐ Collision avec le sol ou avec un obstacle sans perte de contrôle
- ☐ Sortie de piste
- ☐ Collision au sol
- ☐ Toucher en dehors de la piste
- ☐ Contact anormal avec la piste
- ☐ Autre, précisez :

Type (s) d'évènement(s) :

- ☐ Approche non stabilisée ou non conforme
- ☐ Position inusuelle (assiette, inclinaison, incidence...)
- ☐ Évènement lié aux conditions d'aérodrome (état de la piste et aérologie)
- ☐ Rencontre de phénomènes météo dangereux hors proximité de l'aérodrome (orage, turbulence, givrage)
- ☐ Mise en oeuvre inadaptée des systèmes aéronaf (masses et centrage, vitesses, trajectoires, configuration aéronaf...)
- ☐ Évènement lié à des travaux/maintenance sur ou à proximité d'une piste
- ☐ Mauvaise coordination / exécution des opérations sol (dégivrage, chargements, arrimages, maintenance en ligne...)
- ☐ Incursion sur piste
- ☐ Perte de séparation en vol
- ☐ Pénétration d'espaces
- ☐ Péril animalier
- ☐ Péril aviaire
- ☐ Défaillance des interfaces sol-bord (incompréhension, inadaptation des infos transmises...)
- ☐ Évènement relatif à l'entretien de l'aéronaf
- ☐ Feu/fumée en vol
- ☐ Défaillance de système bord entraînant une perturbation de la gestion du vol
- ☐ Dépressurisation
- ☐ Dommages aéronaf causés par un corps étranger (FOD)
- ☐ Contact ligne électrique
- ☐ Autre, précisez :

Conclusions

Description des causes de l'évènement.

Actions correctives

Suite à analyse de l'évènement, description des mesures prises le cas échéant pour réduire le risque.

Envoyez votre compte-rendu à votre aéroclub / votre structure ou, à défaut, à la DSAC-IR géographiquement compétente :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Liste%20des%20adresses%20de%20notification.pdf>

En cas d'accident ou d'incident grave, notifier immédiatement la permanence du BEA au 01.48.35.86.54, envoyer également une copie de ce compte rendu à permanence@bea.aero

En cas de collision aviaire, remplissez le formulaire complémentaire et envoyez également une copie de ce compte-rendu au STAC :

<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/picaweb/auth/download/11>

Si l'évènement implique la gestion du trafic aérien, envoyez également une copie de ce compte-rendu à la DSNA :

do-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr

Si l'évènement implique l'exploitant d'aérodrome, l'assistance en escale, et/ou l'organisme en charge de la maintenance de l'aéronef, envoyez également une copie de ce compte-rendu à ce(s) dernier(s).

ANNEXE V

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

- a) «aéronef autre que les aéronefs motorisés complexes» tout aéronef autre que ceux définis à l'article 3, point j), du règlement (CE) n° 216/2008;
- b) «planeur» un appareil répondant à la définition de l'article 2, paragraphe 117, du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission ⁽¹⁾;
- c) «véhicule plus léger que l'air» un appareil répondant à la définition du point ML10 de la partie «Définition des termes utilisés dans cette liste» de l'annexe à la directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

1. AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À L'EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

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 ⁽³⁾.

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.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

⁽²⁾ Directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 simplifiant les conditions des transferts de produits liés à la défense dans la Communauté (JO L 146 du 10.6.2009, p. 1).

⁽³⁾ Ce point s'applique uniquement à l'exploitation commerciale au sens de l'article 3, point i), du règlement (CE) n° 216/2008.

- 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 aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple 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 ⁽¹⁾.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ⁽¹⁾, 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 télépilotés, 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.

2. PLANEURS

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie pas qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

2.1. Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire.
- 2) Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu larguer le câble de treuillage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence.
- 3) Tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage.
- 5) Tout vol effectué au moyen d'un planeur inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

⁽¹⁾ Y compris un véhicule.