



REPERE 13 . 30
EDITION 1999
NP N° 26/99.GL
DATE : 14.06. 1999

13 30 **INCIDENT, ACCIDENT, RETOUR D'EXPERIENCE**

Nota préliminaire : Insérer la présente note après l'onglet 13.
 Inscrire ou modifier sur le sommaire 1.1. en face du repère

INCIDENT , ACCIDENT , RETOUR D'EXPERIENCE

A. ENQUETES

JURIDIQUE

Tout accident ou incident grave peut donner lieu à une information judiciaire destinée à rechercher et établir les responsabilités pénales éventuelles *.

TECHNIQUE

Tout accident ou incident se produisant :

- En un lieu quelconque s'il s'agit d'un aéronef français.
 - En territoire français s'il s'agit d'un aéronef étranger.
- doit être signalé à l'inspection Générale de l'Aviation Civile (IGAC) Bureau Enquêtes et Accidents (BEA) qui peut effectuer une enquête technique destinée à dégager les enseignements qui permettront d'améliorer la sécurité aérienne *.

L'instruction n°300 IGAC/SA du 03 juin 1957.

La directive des communautés européennes 94/56/ce du 21 novembre 1994 donnent toutes indications sur les dispositions réglementaires à prendre en cas d'accident ou d'incident.

* L'enquête technique recherche les causes, l'information judiciaire les responsabilités : un lien étroit existant le plus souvent entre l'une et l'autre, l'enquête technique apporte également une aide déterminante à l'information judiciaire.

B. DEFINITIONS -

ACCIDENT :

Tout événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes, qui sont montées dans cette intention, sont descendues, et au cours duquel :

1. Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées.sauf s'il s'agit des lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres.
2. L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne moteur ou d'avarie de moteur lorsque des dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement.
3. L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

INCIDENT.

Un événement dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ou un événement autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité.

RETOUR D'EXPERIENCE

Système de rapport confidentiel et anonyme, basé sur le volontariat des émetteurs de comptes-rendus avec pour but d'identifier les mesures permettant d'améliorer la sécurité par le retour de l'information.

C. CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT.

Ces instructions doivent être renseignés et affichés.

ASPECT OPERATIONNEL

ACCIDENT ANNONCE EN VOL

- Demander le silence radio
- Retransmettre l'accident sur :
 - La même fréquence
 - La fréquence de l'aérodrome le plus proche.
 - La fréquence de détresse 121,5
 - Sur la fréquence d'information de vol concernée
- Pour le sud-est – sur Saint Auban : 123,65 et 122,30
- sur Marseille info : 120,55 et 124,50

DANS TOUS LES CAS D'ACCIDENTS

- Prévenir les organismes de secours (si blessé).
- Le C.C.S. (centre de coordination des secours) n°
Si hors local d'aérodrome et difficile d'accès
- Les pompiers et/ou le SAMU n°
- Le médecin le plus proche n°
- La gendarmerie n°
- Les secouristes de l'association noms :
En précisant à chacun qui vous avez déjà alerté.

ASPECT REGLEMENTAIRE

Prévenir les organismes d'enquête (dans tous les cas)

- la Gendarmerie n°
- le District Aéronautique n°
- ou l'aérodrome contrôlé le plus proche n°
- le C.T.S. du secteur n°
- le bureau GSAC (ex Véritas) n°
- la F.F.V.V. n°

dans tous les cas établir un compte rendu pour la F.F.V.V.

EN CAS DE PRESOMPTION D'ACCIDENT

Prévenir la gendarmerie et/ou le C.S.S.

Il est préférable de déclencher une fausse alerte que de risquer une alerte déclenchée trop tardivement pour les secours. (en cas de fausse alerte, ne pas oublier de rappeler).

Dans tous les cas, n'oubliez pas de toujours laisser un numéro de téléphone où l'on peut vous recontacter (avec une présence effective).

D. CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT

Prévenir les organismes d'enquête :

- District Aéronautique
- Le GSAC (ex Véritas) si le matériel aéronautique est concerné.
- La F.F.V.V. remplir le compte rendu retour d'expérience.

E. RETOUR D'EXPERIENCE

Signalez à l'aide du formulaire retour d'expérience les événements pertinents pour la sécurité.

FEDERATION FRANCAISE DE VOL A VOILE

29, rue de Sèvres 75006 PARIS

Tel :01.45.44.04.78

Fax :01.45.44.70.93

- En cas d'accident un compte rendu doit être établi et adressé à la F.F.V.V., que la participation ANEPVV soit désirée ou non, il contribue au retour d'expérience visant à améliorer la sécurité.
- La présente déclaration d'accident comprend quatre (4) feuillets.
- Elle doit être renseignée avec le plus grand soin, si possible dactylographiée, et renvoyée à l'ANEPVV dans les meilleurs délais, accompagnée des rapports du pilote et de l'encadrement ainsi que les photographies faisant clairement apparaître les dégâts, sans attendre l'éventuel devis de réparation.

DECLARATION D'ACCIDENT PLANEUR OU AVION REMORQUEUR	
ASSOCIATION CONCERNEE	MATERIEL ACCIDENTE

PARTICIPATION A.N.E.P.V.V. DESIREE

ASSOCIATION NATIONALE D'ENTRAIDE ET DE PREVOYANCE DU VOL A VOILE

Tel : 01.45.48.51.87

FAX : 01.45.48.60.80

1. REPARABLE MATERIEL

- Si le matériel est réparable, le réparateur peut être choisi en accord avec l'A.N.E.P.V.V. qui se réserve la possibilité d'intervenir auprès de celui-ci afin de contrôler l'établissement du devis et l'exécution des travaux.
- Un exemplaire (ou photocopie) du devis doit être envoyé à l'ANEPVV soit par le réparateur, soit par l'association concernée.
- Après réparation du matériel. les factures et pièces justificatives sont à adressées à l'ANEPVV qui procède au paiement de la participation selon les prescriptions du Règlement Intérieur.

2. MATERIEL NON REPARABLE

Si le matériel n'est pas considéré réparable par l'association, ou jugé non réparable par les réparateurs qualifiés, la procédure suivante est appliquée:

- L'ANEPVV procède à la clôture du dossier et au paiement de la participation en valeur de réforme, dès réception des documents officiels du matériel accidenté (CDN, CI, Carnet de Route).
- Après paiement de la participation de réforme, l'épave devient propriété de l'ANEPVV qui peut, soit la faire acheminer vers un lieu de stockage, ou demander à l'association de la conserver en la tenant à sa disposition afin d'en utiliser les parties et éléments non détériorés pour la remise en état de matériel de même type, ou faire procéder. à ses frais, à la réparation.

3. CHOIX DU REPARATEUR

Il doit être fait en tenant compte de l'avis du constructeur ou de l'importateur du matériel accidenté, pour ce qui concerne les planeurs modernes ; éventuellement ne pas hésiter à consulter le Président de l'ANEPVV Pour les planeurs classiques déjà anciens (mono ou biplace), il est conseillé de se mettre rapidement en rapport avec le Président de l'ANEPVV.

COMPTE RENDU DU PILOTE

- En cas d'indisponibilité du pilote, le compte rendu est établi par le Chef Pilote ou le Président ou un des témoins.
- Ce compte rendu est confidentiel et ne sera diffusé que sur accord écrit du rédacteur.
- Le but de ce compte rendu n'est pas de juger, mais de déterminer les facteurs de causes et, par études et recoupements avec d'autres événements, de déterminer des mesures pour améliorer la sécurité.
- Afin de guider le rédacteur, les renseignements suivants sont recommandés.

Date :

Lieu : Position géographique et distance par rapport à un lieu reconnu, nature du terrain, obstacles, relief etc..

Equipage : Position (place avant ou arrière, gauche ou droite) du rédacteur ou du Commandant de bord. Fatigue, vols précédents, durée, vol à hautes altitudes, climat (température basse ou élevée).

Planeur : Signaler les problèmes rencontrés avec l'appareil (techniques, environnement, etc..).

Météo : Situation Météo rencontrée, ainsi que la mise à disposition des prévisions, et la fiabilité de ces prévisions.

Circonstances : Déroulement du vol et prises de décisions.

Conséquences : Pour le ou les pilotes, le matériel et les tiers.

FEDERATION FRANCAISE DE VOL A VOILE
29, rue de Sèvres 75006 Paris

DECLARATION D'ACCIDENT PLANEUR ou REMORQUEUR		ASSOCIATION				
DATE :		APPELLATION F.F.V.V.		N° code		
LIEU :		PARTICIPATION A.N.E.P.V.V. DESIREE				
Département :		OUI <input type="checkbox"/>		NON <input type="checkbox"/>		
TYPE		CADRE RESERVE à l'A.N.E.P.V.V.				
N° de SERIE		INSCRIPTION de BASE				
IMMATRICULATION		INSCRIPTION COMPLEMENTAIRE				
Date première mise en service		MATERIEL		REPARÉ <input type="checkbox"/> REFORME <input type="checkbox"/>		
Matériel propriété de l'ASSOCIATION <input type="checkbox"/>		PARTICIPATION ATTRIBUEE				
d'un PRIVE <input type="checkbox"/>		ACOMPTE :		SOLDE :		
RENSEIGNEMENTS SUR L'EQUIPAGE						
Instructeur ou Pilote	NOM		PRENOM			
	Licence F.F.V.V.	Pilote membre de l'association <input type="checkbox"/>		Date de naissance		
	N°	Pilote stagiaire <input type="checkbox"/>	Pilote étranger <input type="checkbox"/>		_ _ _ _ _ _ _	
	Pratique du VOL à VOILE	Débutant <input type="checkbox"/> B.P.P. <input type="checkbox"/>	Année d'obtention du B.P.P.		_ _ _ _	
		Certificat F.A. D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>				
	Pratique du VOL à MOTEUR	TT <input type="checkbox"/> PP <input type="checkbox"/> PL <input type="checkbox"/>	Pilote militaire <input type="checkbox"/>			
	Autorisation de remorquage n°		Année		_ _ _ _	
Instructeur VOL à VOILE	Membre de l'association <input type="checkbox"/>		Encadrement stage <input type="checkbox"/>		Etranger <input type="checkbox"/>	
	Qualification d'instructeur ITP n°		ITV n°			
Elève ou Passager	NOM		PRENOM			
	Licence F.F.V.V.	Pilote membre de l'association <input type="checkbox"/>		Date de naissance		
	n°	Pilote stagiaire <input type="checkbox"/>	Pilote étranger <input type="checkbox"/>		_ _ _ _ _ _ _	
	Pratique du VOL à VOILE	Débutant <input type="checkbox"/> B.P.P. <input type="checkbox"/>	Année d'obtention du B.P.P.		_ _ _ _	
	Certificat F.A. I. D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>					
HEURES DE VOL sur PLANEUR sur AVION	TOTAL à la DATE de l'ACCIDENT		TOTAL pour les 6 derniers Mois			
	Sur tous les types	Sur le type Accidenté	Sur le type Accidenté	Sur le type Accidenté		
Instructeur ou Pilote						
Elève ou Passager						
CONSEQUENCES POUR LE PERSONNEL						
	Indemne	Blessé Leger	Blessé Grave	Hospitalisé	Décédé suite aux blessures	Tué sur le coup
Instructeur ou Pilote						
Elève ou Passager						

DECLARATION D'ACCIDENT PLANEUR OU REMORQUEUR - CAUSES ET CIRCONSTANCES

NATURE DU VOL

- ECOLE
- ENTRAINEMENT
- CIRCUIT
- COMPETITION

PHASE DU VOL

MODE DE DECOLLAGE

- DECOLLAGE
 - REMORQUEUR
 - TREUIL
 - AUTONOME
 - ROULAGE AU SOL
 - LARGAGE INTEMPESTIF
 - ACCROCHAGE BALISE
 - CHEVAL DE BOIS
 - LARGAGE ANTICIPE
 - POSITION HAUTE
 - AEROFREINS OUVERTS
 - NON LARGAGE
- EN VOL
 - COLLISION AVEC UN AUTRE PLANEUR
 - COLLISION AVEC UN AUTRE AERONEF
 - COLLISION AVEC UN OISEAU
 - LARGAGE DE LA VERRIERE
- AUTOROTATION
 - AUTOROTATION AU COURS DU VOL
 - AUTOROTATION EN CIRCUIT D'ATTERRISSAGE
 - AUTOROTATION EN FINALE OU DERNIER VIRAGE
- VOL EN MONTAGNE
 - ACCROCHAGE DU RELIEF OU DES ARBRES EN VOL DE PENTE
 - ACCROCHAGE DE L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE (CABLES - FILS)
- ATERRISSAGE EN CAMPAGNE
 - MAUVAIS CHOIX DU CHAMP
 - CHEVAL DE BOIS
 - MAUVAIS ETAT DE LA SURFACE CHOISIE POUR L'ATTERRISSAGE
 - ACCROCHAGE D'UN OBSTACLE AU COURS DE LA FINALE
 - COLLISION AVEC UN OBSTACLE EN FIN DE COURSE AU SOL
- ATERRISSAGE SUR AERODROME
 - ATERRISSAGE MANQUE, TOUCHE HORS DE L'AERODROME
 - ATERRISSAGE DUR
 - CHEVAL DE BOIS
 - ACCROCHAGE BALISE
 - COLLISION AVEC AERONEF
 - COLLISION AVEC OBSTACLE NATUREL OU NON
- EVACUATION EN PARACHUTE
 - A LA SUITE D'UNE COLLISION EN VOL
 - A LA SUITE D'UNE DEFAILLANCE TECHNIQUE EN VOL

ACCIDENT AU SOL

- ACCIDENT ROUTIER
 - PERTE DE CONTROLE DU VEHICULE DE TRACTION
 - COLLISION AVEC UN AUTRE VEHICULE
- CONDITIONS METEOROLOGIQUES
 - PLANEUR AU SOL RETOURNE PAR LE VENT
 - PLANEUR AU SOL DETERIORE PAR LA GRELE

ACCIDENT DIVERS (*)

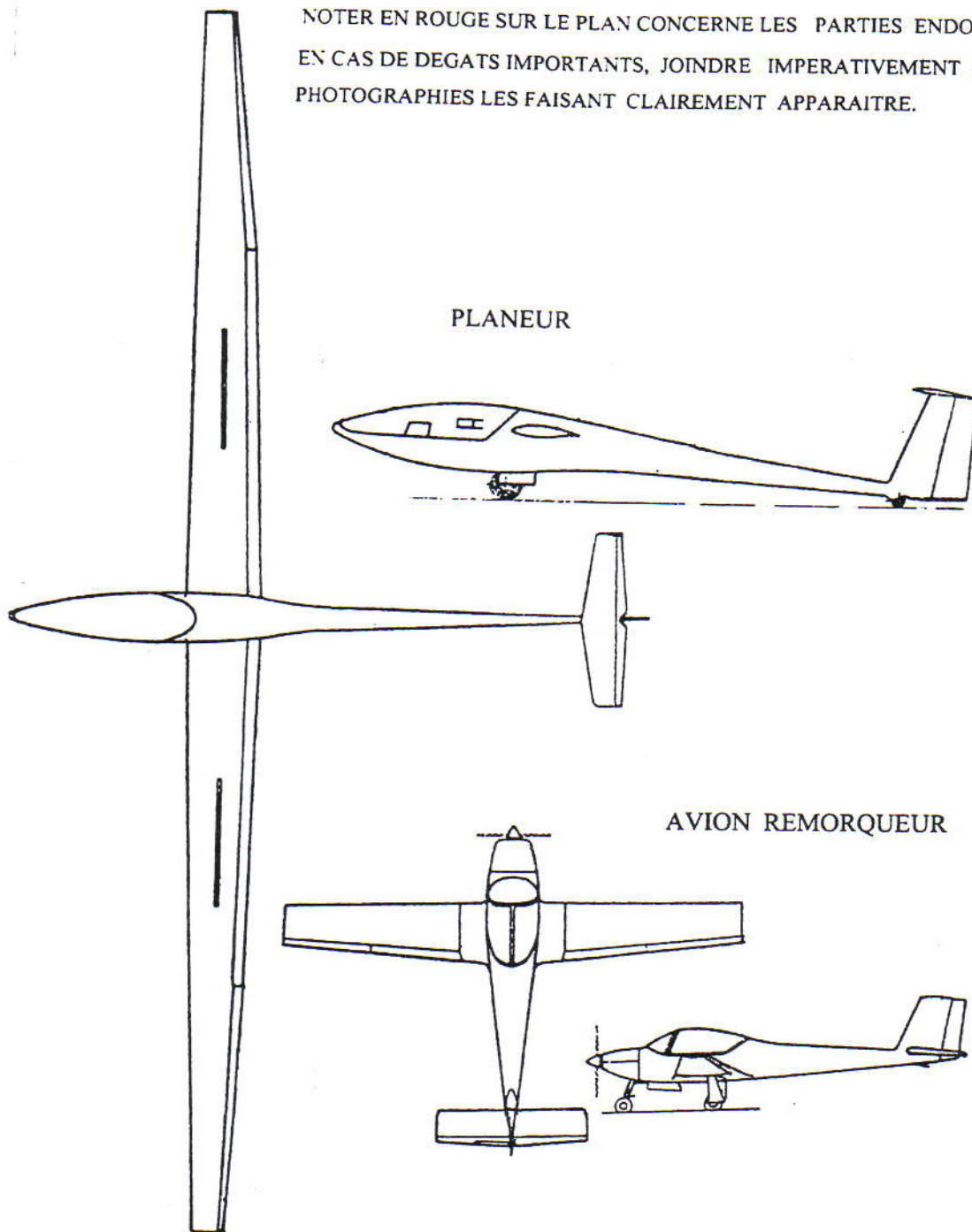
NOTA : COCHER D'UNE CROIX TOUTES LES CASES CORRESPONDANT AUX CAUSES REELLES DE L'ACCIDENT.

(*) si la ou les causes de l'accident ne figurent pas ci-dessus, prière de les mentionner en face « ACCIDENT DIVERS »

DECLARATION D'ACCIDENT PLANEUR OU REMORQUEUR

LOCALISATION DES PARTIES ENDOMMAGEES

NOTER EN ROUGE SUR LE PLAN CONCERNE LES PARTIES ENDOMMAGEES.
EN CAS DE DEGATS IMPORTANTS, JOINDRE IMPERATIVEMENT LES
PHOTOGRAPHIES LES FAISANT CLAIREMENT APPARAITRE.



ATTENTION

NE PAS OUBLIER DE RENSEIGNER LA PARTIE
"DOMMAGES CAUSES AUX MATERIEL"

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

JOINDRE OBLIGATOIREMENT LE RAPPORT ECRIT DU PILOTE ET DU RESPONSABLE DES VOLS (1).

PRECISER DANS LES ESPACES LIBRES

HEURE DE DECOLLAGE : Loc

HEURE DE L'ACCIDENT Loc

CONDITIONS METEOROLOGIQUES LOCALES OU REGIONALES. VENT AU SOL.

CAUSES PRIMAIRES DE L'ACCIDENT :

MANŒUVRES EFFECTUEES ET EVENTUELLEMENT ERREURS COMMISES PAR LE PILOTE :

DIMENSION DU CHAMP D'ATTERRISSAGE CHOISI :

NATURE DU SOL . CULTURES . OBSTACLES . ETC. :

HAUTEUR DU DERNIER VIRAGE :

DISTANCE DE ROULAGE :

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR LES DOMMAGES CAUSES AU MATERIEL				
PARTIE DU MATERIEL	SANS DEGAT	REPARABLE	NON REPARABLE	DETRUIT (S)
FUSELAGE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AILE DROITE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AILE GAUCHE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EMPENNAGE VERTICAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EMPENNAGE HORIZONTAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VERRIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TRAIN D'ATTERRISSAGE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AILERONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HELICE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MOTEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INSTRUMENTS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(1) AVEC RENSEIGNEMENTS SUR LA PREPARATION DU VOL :

- INSTRUCTION AU SOL ET EN VOL DE L'ENVIRONNEMENT.
- PARTICIPATION AU BRIEFING DU JOUR (METEO ET AEROLOGIE).
- POUR LES LACHERS CONNAISSANCE DU MANUEL DE VOL ET CONSIGNES.