

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 32 du 12 août 2011

PARTIE PERMANENTE
Direction générale de l'armement (DGA)

Texte 1

INSTRUCTION N° 2011-161278/DEF/DGA/DT/ST/DGA-IP/ASA

précisant, pour les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, les événements techniques devant être portés à la connaissance des détenteurs de certificats de type, des détenteurs de certificats de type supplémentaires, des équipementiers et de l'autorité technique.

Du 31 mai 2011

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ARMEMENT : *direction technique ; service technique ; DGA ingénierie de projets.*

INSTRUCTION N° 2011-161278/DEF/DGA/DT/ST/DGA-IP/ASA précisant, pour les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, les événements techniques devant être portés à la connaissance des détenteurs de certificats de type, des détenteurs de certificats de type supplémentaires, des équipementiers et de l'autorité technique.

Du 31 mai 2011

NOR D E F A 1 1 5 1 1 2 6 J

Références :

- a) Décret n° 2006-1551 du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 4 ; JO/379/2006. ; BOEM 107.1.1) modifié.
- b) Arrêté du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 5 ; JO/380/2006. ; BOEM 107.1.1) modifié.
- c) Instruction n° 2010-84372/DEF/DGA/DT/ST/DGA_IP/ASA du 16 mars 2010 (BOC N° 17 du 23 avril 2010, texte 9 ; BOEM 170.1.1).

Pièce(s) Jointe(s) :

Deux annexes.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 170.1.1

Référence de publication : BOC N°32 du 12 août 2011, texte 1.

1. OBJET.

La présente instruction, prise en application du décret n° 2006-1551 du 7 décembre 2006 et des articles 1. et 3. de l'arrêté du 7 décembre 2006 en références, fixe certaines dispositions visant à assurer le suivi de la navigabilité des produits certifiés.

2. DOMAINE D'APPLICATION.

Cette instruction s'applique aux produits (aéronefs, moteurs et hélices), ainsi qu'aux pièces et équipements installés sur ces produits, pour lesquels le délégué général pour l'armement exerce la fonction d'autorité technique.

Elle concerne les événements techniques rapportés par les organismes de gestion du maintien de la navigabilité (OGMN) désignés par chaque autorité d'emploi ainsi que par les organismes de production, les organismes de maintenance et les organismes conduisant les essais en vol.

3. ÉVÈNEMENTS TECHNIQUES DEVANT ÊTRE PORTÉS À LA CONNAISSANCE DU DÉTENTEUR DU CERTIFICAT DE TYPE.

L'autorité technique s'assure que le détenteur du certificat de type, du certificat de type supplémentaire ou du certificat spécifique d'équipement a défini la typologie des événements et les informations associées, pour chaque produit ou famille de produits, pièces et équipements.

Cette typologie couvre au moins les événements faisant l'objet de l'annexe I. à la présente instruction.

Pour les produits, pièces et équipements certifiés par une autorité de l'aviation civile, la typologie des événements et les informations associées sont celles définies au titre du suivi de navigabilité mis en place par le détenteur du certificat de type, du certificat de type supplémentaire ou l'équipementier sous la responsabilité de l'autorité de l'aviation civile.

La liste des produits civils concernés est celle établie par l'autorité technique au titre de l'instruction de référence c).

4. ÉVÈNEMENTS TECHNIQUES DEVANT ÊTRE PORTÉS À LA CONNAISSANCE DE L'AUTORITÉ TECHNIQUE.

Ces événements sont ceux faisant l'objet de l'annexe I. à la présente instruction. Le compte-rendu d'événement (CRE) comportera a minima les informations listées dans l'annexe II. à la présente instruction.

5. EXÉCUTION.

Conformément aux textes de référence, chaque organisme désigné au chapitre 2 met en place les dispositions nécessaires à l'application de la présente instruction qui sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour le ministre de la défense et des anciens combattants et par délégation :

*L'ingénieur général de l'armement hors classe,
directeur technique,*

Vincent IMBERT.

ANNEXE I
**LISTE DES ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES DEVANT ÊTRE PORTÉS À LA CONNAISSANCE DE
L'AUTORITÉ TECHNIQUE.**

1. GÉNÉRALITÉS.

Un événement technique (événement relatif à des pannes, des mauvais fonctionnements ou des défauts de tout produit, pièce ou équipement) doit être porté à la connaissance de l'autorité technique lorsque celui-ci peut conduire à une situation à risque.

Une situation à risque existe en cas de dysfonctionnement ou défaut constaté de l'aéronef ou de ses systèmes qui, s'il était amené à se reproduire, pourrait conduire à :

a) une situation qui occasionnerait le décès de plusieurs personnes, en général associé à la perte de l'aéronef, ou réduirait la capacité de l'aéronef ou de son équipage à tel point que, face à des conditions défavorables, il y aurait soit :

- une large réduction des marges de sécurité ;
- une détresse physique ou une charge de travail excessive de l'équipage, à tel point qu'il ne serait plus en mesure d'accomplir les tâches qui lui incombent de manière précise et complète ;
- des blessures sérieuses (voire mortelles) pour un ou plusieurs occupants ;

b) des blessures sérieuses ou mortelles pour des tiers ;

c) une situation où des dispositifs destinés à minimiser les effets d'accidents survivables ne joueraient pas le rôle prévu.

2. COMPORTEMENT GLOBAL DE L' AÉRONEF.

a) perte de contrôle ou difficulté à contrôler l'aéronef pouvant avoir pour origine un fonctionnement anormal de l'aéronef ou des qualités de vol en écart par rapport à celles certifiées ;

b) écart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue mettant en évidence une incohérence entre la documentation certifiée et le comportement réel de l'aéronef (en ce qui concerne ses performances en particulier) ;

c) situation à risque mettant en cause une ergonomie inadaptée ;

d) incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints ;

e) recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque :

- il n'existe pas de procédure dans le manuel de vol ;
- la procédure existe mais s'avère incomplète ou inappropriée ;

f) inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, lorsqu'elle est détectée lors d'opérations de maintenance ou d'activité de formations ;

g) foudroiement ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'éléments ou d'équipements ;

h) turbulences graves pour lesquelles une inspection de l'aéronef après turbulences est jugée nécessaire ;

i) autres phénomènes météorologiques ou provoquant des dommages ou des dysfonctionnements inusuels et pouvant avoir des conséquences à risque ;

j) survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un risque potentiel ;

k) écart significatif entre la masse, le centrage ou la configuration d'emports réels de l'aéronef et les valeurs fournies à l'équipage par un système avion ;

l) non fonctionnement des modes de secours.

3. SYSTÈMES.

3.1. Conditionnement d'air/ventilation.

a) perte complète du conditionnement d'air ;

b) dépressurisation non commandée.

3.2. Système de navigation automatique de vol (y compris les systèmes d'approche de précision).

a) incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est opérant ;

b) déviations non prévues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas dues à une action du pilote ;

c) perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation ;

d) importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique ;

e) impossibilité de déconnexion du système automatique ;

f) changement intempestif de mode du système automatique ;

g) indications fortement trompeuses ;

h) erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données, perte de données, mauvaise saisie des données ayant conduit à une situation potentiellement à risque et mettant en évidence une ergonomie inadaptée ou une utilisation de données erronées.

3.3. Communications (y compris internes à l'aéronef).

a) communications totalement impossibles en vol, réception ou interprétations incorrectes de messages radiotéléphoniques ;

b) panne ou défaut des systèmes de communication (voyants, interphone de bord) avec les membres d'équipage ou les passagers occasionnant une situation à risque.

3.4. Système électrique.

- a) perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique ;
- b) panne du système de génération électrique de secours ;
- c) dégradation des câblages due à une usure mécanique inhabituelle ou hors tolérance, à un cheminement mal adapté ou présence d'arc électrique.

3.5. Poste de pilotage/cabine/soute.

- a) panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol ;
- b) interférences entre le siège du pilote et son équipement de vol, non compensables par les réglages du siège, et pouvant conduire à une situation à risque en vol ;
- c) défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues, l'éclairage de secours, y compris lorsqu'ils sont utilisés à des fins de maintenance, de formation ;
- d) défaillance de la capacité de rétention du système de chargement des cargaisons ou en soute.

3.6. Système de protection incendie.

- a) alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses ;
- b) panne ou défaut non détecté du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie ;
- c) absence d'avertissement en cas d'incendie ou de fumée réels.

3.7. Commandes de vol.

- a) anomalie de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol telles que : asymétrie des volets, des becs, des spoilers, des aérofreins, etc. ;
- b) limitation de mouvement, rigidité ou réaction peu efficace ou tardive dans le fonctionnement des commandes de vols primaires ou de leurs systèmes associés ;
- c) emballement d'une servocommande, déroulement non commandé de compensateur ;
- d) vibrations des commandes de vol entraînant des difficultés de maîtrise en vol de l'aéronef pouvant conduire à une situation à risque ;
- e) défaillance ou rupture de liaison mécanique ou de câblage des commandes de vol ou d'un élément de la chaîne de commande de vol (manche pilote, timonerie, actionneurs etc.) ;
- f) panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique en particulier pannes ou dysfonctionnement des prises de pressions statiques, totales, des girouettes ou sondes multifonctions (anémo-baro-clinométrie) hors ceux considérés comme normaux du fait de l'exposition à l'environnement ;
- g) passage en mode dégradé des commandes de vol sans cause identifiée ;

h) sortie d'un domaine de vol normalement protégé par les commandes de vol électriques, sauf si celle-ci peut être considérée comme normale du fait d'un passage préalable en mode dégradé.

3.8. Circuit carburant.

a) mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant ou indication erronée sur la quantité de carburant restant à bord, entraînant la perte totale de l'information de la quantité de carburant encore disponible ;

b) fuite ayant entraîné une perte importante de carburant, un risque d'incendie ou la détérioration importante d'un élément de l'aéronef ;

c) mauvais fonctionnement ou défaut du système de vidange de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une détérioration d'un élément de l'aéronef ou une incapacité de vidanger le carburant ;

d) mauvais fonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant y compris pendant et après la phase de ravitaillement en vol ; dépassement des limites du déséquilibre carburant ;

e) impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible à bord de l'avion.

3.9. Hydraulique.

a) défaillance d'un équipement (hors système d'indication) ou fuite hydraulique ayant entraîné la perte totale ou partielle d'un circuit hydraulique ;

b) non fonctionnement du système d'isolement d'un circuit ;

c) fonctionnement intempestif ou inopérant du circuit de secours hydraulique.

3.10. Système de protection/détection du givre.

a) perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage ou d'antigivrage ;

b) perte de plus d'un des systèmes de réchauffage pitots ;

c) impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes ;

d) accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la manœuvrabilité ;

e) visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

3.11. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'information.

a) mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'information quand des indications trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage pouvant conduire à une situation à risque ;

b) perte de la fonction d'alarme (rouge) sur un système ;

- c) pour les postes de pilotage avec écrans : perte ou mauvais fonctionnement de plus d'un calculateur ou d'un écran ;
- d) panne conduisant à une mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef ;
- e) absence d'alarmes ou alarmes ou ordres de résolution inappropriées des systèmes anti-abordage et anticollision.

3.12. Trains/freins/pneus.

- a) incendie de frein ;
- b) importante perte de freinage ou freinage intempestif ;
- c) déviation importante de la trajectoire due à un freinage dissymétrique ou à un problème de dirigeabilité liés à une défaillance de matériel ;
- d) panne du système de descente du train secours (y compris lors d'essais programmés) ;
- e) sortie/reentrée intempestive du train ou des trappes de train ;
- f) éclatement d'un ou de plusieurs pneus.

3.13. Oxygène.

- a) interruption anormale de l'alimentation d'oxygène dans le poste de pilotage ;
- b) interruption anormale de l'alimentation en oxygène en cabine, le cas échéant ;
- c) événements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

3.14. Système de prélèvement d'air.

- a) fuite d'air chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural ;
- b) perte de tous les systèmes de prélèvement d'air ;
- c) panne du système de détection de fuite d'air.

4. STRUCTURE.

Tous les dommages structuraux ne nécessitent pas un compte-rendu d'événement systématique. Une étude technique est requise pour déterminer la gravité du dommage et la nécessité de remonter le fait technique.

Les exemples suivants peuvent être pris en considération :

- a) dommage d'un élément structural principal lorsque ce dommage dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation. Les éléments structuraux principaux sont ceux qui supportent les charges engendrées par le vol, les manœuvres au sol, la pressurisation ;
- b) dommage ou défaut d'un élément structural non principal qui peut entraîner la libération d'objets susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef ;

- c) dommage ou défaut d'un élément structural non principal susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes ou qui aurait pu conduire à une situation catastrophique ou dangereuse ;
- d) endommagement important ou dysfonctionnement résultant d'une collision aviaire, si celui-ci ne paraît pas en proportion de la masse du volatile ;
- e) perte en vol d'un élément de la structure de l'aéronef ;
- f) assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef constaté lors des opérations d'entretien.

5. HÉLICES, ROTORS ET TRANSMISSIONS.

5.1. Hélice.

- a) survitesse ou incapacité à maîtriser le régime de rotation de l'hélice ;
- b) apparition d'une traînée excessive hors vol de contrôle ;
- c) poussée dans un sens différent de celui demandé par le pilote ;
- d) perte de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;
- e) panne entraînant un déséquilibre excessif ;
- f) passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;
- g) impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;
- h) impossibilité de commander un changement de pas de l'hélice ;
- i) changement de pas non maîtrisé ;
- j) variation non maîtrisée du couple ou du régime de rotation hors pannes ou anomalies des systèmes d'indication ;
- k) séparation d'éléments à faible énergie.

5.2. Rotors et transmissions associées.

À l'exception des erreurs de manipulation :

- a) dommage sur le rotor (y compris dispositifs de commande pas) non prévu par le manuel de maintenance/réparation ;
- b) surrégime ou incapacité à maîtriser le régime de rotation du rotor ou le pas (cyclique ou collectif) du rotor ;
- c) dommage ou défaut de la boîte de transmission principale, susceptible d'entraîner la désynchronisation ou le mauvais fonctionnement du rotor en vol et/ou du système de commande ;
- d) dommage aux systèmes anti-couple, aux systèmes de transmission ou aux systèmes équivalents non prévus par les manuels de maintenance/réparation.

6. SYSTÈMES DE PROPULSION ET GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE.

6.1. Moteurs et groupe turbomoteurs.

a) extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur (perte de poussée, perte de puissance, surchauffe, décrochage, etc.) ;

b) surrégime ou incapacité à maîtriser le régime de rotation de tout élément tournant (par exemple : démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air) ;

c) panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'un ou de plusieurs des cas suivants :

- non-confinement de composants ;
- incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;
- poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
- système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière incontrôlée ;
- impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;
- défaillance de la structure du moteur ;
- perte partielle ou complète d'un élément important du moteur ;
- fumées ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;
- impossibilité d'arrêter le moteur par les procédures normales ;
- impossibilité de redémarrer un moteur dans des circonstances où le redémarrage est normalement possible ;
- non fonctionnement des modes de secours ;

d) perte ou modification intempestive de puissance/poussée :

- pour un aéronef à un seul moteur, ou ;
- lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné, ou ;
- lorsque cela affecte plus d'un moteur dans un aéronef multi moteurs, particulièrement dans le cas d'un bimoteur ;

e) tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;

f) défauts d'origine commune susceptibles d'entraîner la coupure de plus d'un moteur en vol ;

g) dispositif de commande ne fonctionnant pas quand il est actionné ou fonctionnant par inadvertance ;

h) dépassement des paramètres moteur pouvant conduire à une situation à risque ;

i) ingestion d'objets ou de corps étrangers entraînant un dommage sans rapport avec les caractéristiques de ces objets ou corps étrangers.

6.2. Groupe auxiliaire de puissance.

a) coupure ou panne ou impossibilité de démarrer le groupe auxiliaire de puissance (GAP) dans son domaine de fonctionnement ;

b) impossibilité de couper le GAP ;

c) surrégime ou incapacité à maîtriser le régime de rotation du GAP.

6.3. Entraînement des accessoires.

Rupture, défaillance ou constat inhabituel pouvant avoir des conséquences catastrophiques ou dangereuses sur les dispositifs d'entraînement d'accessoires.

7. SYSTÈMES SPÉCIFIQUEMENT MILITAIRES OU ASSOCIÉS À DES MISSIONS DE SÉCURITÉ PUBLIQUE.

7.1. Dispositif d'éjection.

a) mauvais fonctionnement du siège éjectable ou des dispositifs associés (sangles de rappel, etc.) ou tous constats anormaux sur ceux-ci ;

b) contacts anormaux (planche de bord, banquettes, verrière, etc.) lors de l'éjection ;

c) blessures anormales suite à l'utilisation du siège éjectable ;

d) mauvais fonctionnement des dispositifs de découpe verrière ou tous constats anormaux sur ceux-ci.

7.2. Dispositifs de vision nocturne.

a) interférences ou problèmes ergonomiques des jumelles de vision nocturne associées aux autres équipements pilote ayant occasionné des situations dangereuses ;

b) gêne optique occasionnée par des équipements de bord normalement traités bas niveau de lumière ;

c) pannes de dispositifs spécifiques (FLIR, etc.) ayant occasionné une situation dangereuse.

7.3. Équipement personnel navigant.

a) fonctionnement non satisfaisant ou ergonomie inadaptée du masque inhalateur d'oxygène et du tuyau ;

b) pressurisation non satisfaisante du pantalon anti-g ;

c) équipements de survie dégradant l'ergonomie du personnel navigant en gênant le débattement, l'accès ou la vision des commandes de vols ou des systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'information.

7.4. Dispositifs de ravitaillement en vol.

a) rupture de la perche de ravitaillement ou d'une partie de celle-ci ;

b) constats anormaux sur des défauts d'étanchéité pouvant avoir des conséquences catastrophiques ou dangereuses (ingestion de carburant par l'avion ravitaillé, dégradation de la visibilité etc.) ;

c) pertes d'étanchéité dans les circuits carburants suite à des opérations de ravitaillement en vol ;

d) collision entre l'aéronef ravitaillé et un élément s'étant détaché de l'avion ravitailleur, avec ou sans ingestion par l'entrée d'air de l'élément ;

e) largage volontaire ou intempestif du tuyau de ravitaillement.

7.5. Dispositif d'autoprotection.

a) perturbation d'autres équipements avion lors du fonctionnement du/des dispositif(s) d'autoprotection pouvant avoir des conséquences catastrophiques ou dangereuses ;

b) départ intempestif de leurres n'ayant pas pour origine une fausse alarme ;

c) Incident de tir sur les leurres.

7.6. Dispositif pour l'aérotransport, l'aérolargage, aérocordage.

a) toute situation à risque générée par une charge autorisée à l'aérotransport ;

b) mauvaise tenue ou dégradation pouvant indiquer un dimensionnement insuffisant des dispositifs d'arrimage ou de retenue ;

c) tout dysfonctionnement pouvant engager la sécurité de l'aéronef et associé à des défauts de conception ou à des événements non pris en compte dans les études d'aérolargage.

7.7. Emports et dispositif d'emports.

a) collision à la séparation ou trajectoire de séparation manifestement non-conforme ;

b) constat de dégradation de l'accastillage à l'issue d'un vol sans cause spécifique (défaut de montage, collision aviaire, etc.) identifiée ;

c) séparation intempestive ;

d) anomalie dans une séquence de tir conduisant à une élévation du risque (exemple : nécessité d'appliquer une procédure « missile chaud ») ;

e) déplacement de la charge sur son dispositif d'emport, perte de la précontrainte alors que les procédures ont normalement été appliquées ;

f) rupture d'un élément de l'emport de taille significative ou pouvant affecter la séparation ;

g) mauvais fonctionnement de la séparation d'emport en mode détresse ;

h) défaillance des systèmes de sécurité armement ;

i) incident de tir sur armement type canon, roquettes, mitrailleuses pouvant avoir des conséquences catastrophiques ou dangereuses pour l'aéronef.

7.8. Treuils.

- a) constats d'interférence avec la cellule dans le domaine normal d'utilisation ;
- b) anomalies associées aux dispositifs de cisaillement y compris de secours ;
- c) anomalies d'intégrité structurale (fissures) ;
- d) anomalie sur le câble supportant la charge ;
- e) anomalie de fonctionnement ou blocage de mécanismes.

7.9. Dispositifs pour les bombardiers d'eau.

- a) incapacité de larguer la charge utile ;
- b) anomalie de fonctionnement des dispositifs de largage de la charge utile, y compris lors d'essais ;
- c) constats potentiellement dangereux sur les dispositifs spécifiques (écopes, etc.).

7.10. Evénements spécifiques aux systèmes de drones.

- a) perte de liaison de données de contrôle/commande dans des circonstances où elles n'auraient normalement pas du survenir ;
- b) panne de la station de contrôle touchant à la conduite du vol ;
- c) déclenchement du mode de secours et/ou de sauvegarde (crash contrôlé, parachute de secours, retour base, etc.).

8. EVÉNEMENTS SPÉCIFIQUES AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITÉ ET AUX OPÉRATIONS D'ENTRETIEN.

8.1. Événement dans le cadre de l'application de consignes de navigabilité.

Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires, lorsque :

- la détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;
- lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées.

8.2. Données ou procédures d'entretien.

Toute donnée d'entretien certifiée trompeuse, incorrecte ou insuffisante susceptible d'engendrer des erreurs d'entretien.

8.3. Systèmes sol.

Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef, lorsque ces pannes, mauvais fonctionnements ou défauts affectent la

capacité à tester des équipements dont la défaillance en vol peut conduire à une situation à risque.

ANNEXE II
INFORMATIONS MINIMALES À PORTER DANS UN COMPTE-RENDU D'ÉVÉNEMENT.

1. INFORMATIONS RELATIVES À L'ÉVÉNEMENT.

Date/lieu/type d'intervention/ATA/gravité.

Nom et coordonnées de l'organisme utilisateur.

Nom et coordonnées de l'OGMN/référence agrément.

2. INFORMATIONS RELATIVES AU MATÉRIEL CONCERNÉ.

2.1. Type aéronef/immatriculation/numéro de série de l'aéronef.

Présenter tous les paramètres pertinents pour l'aéronef.

2.2. Système concerné.

2.2.1. Moteur/hélice/GAP/équipement.

Présenter tous les paramètres pertinents pour le système.

2.2.2. Exemple.

- identification équipement (P/N - S/N) ;
- heures de vol ou de fonctionnement depuis neuf, depuis révision générale, depuis dernier entretien ;
- nombre de cycles depuis neuf, depuis révision générale, depuis dernier entretien ;
- atterrissage/appontage ;
- cycles moteurs ;
- cycles de pressurisation cabine ;
- catapultage.

3. ANALYSE TECHNIQUE.

4. NOM ET COORDONNÉES DE L'ORGANISME ET DE LA PERSONNE RAPPORTANT L'ÉVÉNEMENT.

5. RELEVÉ D' ACTIONS.

6. DATE/VISA DU RÉDACTEUR.