



**Quiberon Air Club**

École de Pilotage  
Aérodrome de Quiberon



## **Les Retours d'Expériences (REX) et le QAC : Le Bulletin de Murphy**

Que ce soit au fameux « bar de l'escadrille », ou simplement à la sortie de l'avion, nous avons tous eu l'occasion de partager des situations ou événements qui nous sont arrivés lors d'un vol. Dès la fin de la deuxième guerre mondiale, que ce soit dans le domaine civil ou militaire, l'aviation a compris toute l'importance du système de report volontaire d'expérience afin d'éviter de nouveaux accidents ou incidents et d'améliorer donc la sécurité de nos vols. C'est à cette fin que l'EASA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) a choisi de mettre en place un recueil d'informations sur des événements significatifs, mis à disposition du plus grand nombre. Au niveau national, la FFA réalise cette collecte au travers d'une structure simple appelée : REX, dont l'exploitation permettra alors de trouver des occurrences d'événements et de tirer des enseignements afin de faire évoluer la formation et les pratiques des pilotes.



## Quiberon Air Club

École de Pilotage  
Aérodrome de Quiberon



Il faut imaginer le retour d'expérience dans sa globalité aéronautique, dans la mesure où un même évènement peut être vécu par différents acteurs (le pilote et le contrôleur par exemple) qui, chacun de leur côté, alimenteront le système.

Toutes ces déclarations sont effectuées dans un cadre non punitif dit de culture juste, le but étant l'amélioration du niveau de sécurité et non la recherche de responsabilités individuelles.

Le Retour d'Expérience se fait au niveau de l'aéroclub. Au QAC, vous trouverez le lien du site sur Openflyer (dans les news du QAC) :

<http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/0605606019>

Toute déclaration sera **anonyme** (vous pourrez néanmoins si vous le souhaitez, indiquer votre nom et contact), et sera faite dans le cadre du retour d'expérience du club, et non en direct vers l'Autorité.

C'est ensuite le CPS (Correspondant Prévention Sécurité) de l'aéroclub qui en fera l'analyse pour ne relayer que les évènements dits « significatifs » à la DSAC (Direction de la Sécurité de l'aviation Civile, un des services de la DGAC).

Vous trouverez en pièce jointe à titre informatif la liste des évènements significatifs à laquelle se réfèrera le CPS.

### **Présentation de l'équipe sécurité du QAC :**

CPS : Christian Gourdon

CPS adjoints : Olivier Pougeon et Stéphanie Wantz

Sachez que toute l'équipe est à votre écoute pour toute demande, récit, question, explication...

### **Nos contacts :**

Mail : [equipeSV@quiberonairclub.com](mailto:equipeSV@quiberonairclub.com)

Christian Gourdon : 0615378825

Olivier Pougeon : 0624072608

Stéphanie Wantz : 0782832599



# Quiberon Air Club

École de Pilotage  
Aérodrome de Quiberon



## Liste des évènements significatifs :

OPERATIONS AERIENNES	
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	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
ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES	
8	Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice)
9	Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée
10	Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef
11	Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol
12	Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel
13	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
INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN	
14	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
15	Non-respect de l'espace aérien
URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES	
16	Événement entraînant un appel d'urgence
17	Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef
18	Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche
ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE	
19	Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle
20	Quasi collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence
21	Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel
22	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
23	Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef
24	Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence
25	Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne