

INSTRUCTION N° 000290 /CCAA/DG/DSA/SDNV du 6 JUIL 2009  
Relative à la transmission des comptes rendus d'incidents  
d'avions intéressant la navigabilité des aéronefs

### I - Généralités

I.1 Cette instruction a pour objet d'établir les modalités de transmission à la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA), des comptes rendus des incidents, pannes, mauvais fonctionnement ou défauts que les constructeurs, les entreprises de transport et de travail aérien sont tenus de fournir en vertu des textes réglementaires.

En outre, elle établit les modalités de transmission des mêmes événements aux services compétents par les utilisateurs privés, les aéro-clubs ou les membres des équipages de conduite non professionnels.

*Note : dans la suite de la présente instruction, le terme incident recouvre à la fois les incidents, les pannes, les mauvais fonctionnements ou les défauts.*

I.2 Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux comptes rendus visant les incidents suivants dont certains font déjà l'objet de transmissions spécifiques précisées par ailleurs :

- Impact d'oiseaux ;
- Incidents de contrôle de circulation aérienne ;
- Risque de collision des aéronefs ;
- Risque de collision avec le sol ;
- Défaillance de la radio ou des moyens de navigation ;
- Atterrissage en campagne ou hors des limites réglementaires non suivi de dommages.

### II - Objectifs

L'objectif des dispositions qui suivent est de permettre à la CCAA d'avoir une information technique suffisante sur les incidents aéronautiques intéressant la navigabilité. Cette information permettra la mise en œuvre des mesures nécessaires au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de la flotte des aéronefs possédés ou utilisés par les ressortissants camerounais et non de constater les infractions.

C'est dans ce but et dans cet esprit qu'a été fixée la nature des incidents et des informations corrélatives à transmettre.

### III - Incidents visés par la présente instruction

La présente instruction est essentiellement applicable aux comptes rendus visant les incidents de navigabilité suivants (à l'exclusion de tout événement répondant à la définition de l'accident) :

➤ **Panne du motopropulseur soit :**

- Toute panne en vol ou au sol d'un ou de plusieurs moteurs y compris pour les hélicoptères, les anomalies relatives aux boîtes de transmission de puissance ;
- Tout défaut du système de contrôle d'une hélice ;
- Toute baisse importante du débit de carburant ou toute fuite importante de carburant.

➤ **Début d'incendie (en vol ou au sol) y compris :**

- Fausse alarme incendie non vérifiée comme fausse en vol ;
- Fuite importante de liquide inflammable ;
- Accumulation de fumée, gaz ou vapeur toxiques.

➤ **Rupture d'organe important n'ayant cependant pas entraîné l'arrêt du vol mais entraîne l'un des phénomènes suivants :**

- Grave difficulté de manœuvre du train d'atterrissage ;
- Grave difficulté de manœuvre des hypersustentateurs ;
- Dégradation importante des qualités de vol (manoeuvrabilité) ou du contrôle de l'aéronef au sol ;
- Perte importante de force de freinage ;
- Eclatement de pneumatiques ;
- Perte d'un système ou d'une indication vitale pour la navigabilité (cf. Annexe) ;
- Panne dormante ou dommage structurel interdisant la remise en vol détectés en visite au sol ;
- Givrage, foudroiement ou autres phénomènes météorologiques ayant mis l'aéronef en difficulté ;
- Vibrations anormales ;
- Tremblement aérodynamique (BUFFETING) ;
- Facteur de charge anormale (de rafale ou de manœuvre) ;
- Prise d'une mesure d'urgence en vol consécutive à un problème intéressant la navigabilité.

Toutefois cette liste n'est pas limitative ; il est demandé aux propriétaires et utilisateurs de transmettre un compte rendu sur un incident non mentionné dans la liste si la connaissance de celui-ci présente un intérêt pour l'amélioration de la sécurité. Les incidents mineurs dont la répétition peut mettre en cause la navigabilité doivent faire également l'objet d'un compte rendu.

**IV- Renseignements à fournir :**

Le compte rendu des événements doit permettre d'en déterminer les circonstances, la nature, les causes certaines ou probables, les conséquences opérationnelles et matérielles ainsi que d'identifier le matériel mis en cause. En conséquence, les renseignements suivant doivent être fournis sur chacun des événements mentionnés en III.

Les renseignements diffèrent selon qu'ils aient été découverts, en vol ou au sol. Pour l'application de ces règles, le vol comprend l'ensemble des manœuvres entre le commencement du déplacement et l'immobilisation au parc de stationnement.

IV-1 Si la découverte de l'évènement s'est faite au sol, les renseignements a) à o) de la liste ci-dessous :

- a) Date
- b) Type d'utilisation

4

- c) Désignation et date de l'évènement en vol
- d) Phase de vol lors de l'évènement
- e) Localisation géographique ou numéro de vol
- f) Constatation ayant permis la détection
- g) Circonstances de l'évènement et paramètres utiles
- h) Action corrective entreprise par l'équipage
- i) Conséquence sur le vol et mesures d'urgences prises
- j) Conséquences sur l'aéronef, dommages
- k) Marques, types, immatriculation, numéro de série, date de construction, heures totales depuis révision générale de l'aéronef
- l) Marque, type, numéro de série, heures totales depuis révision générale du moteur si le matériel en cause est le groupe motopropulseur
- m) Marque, désignation, référence, numéro de série, chapitre et section ATA, heures totales depuis révision générale de matériel mis en cause
- n) Causes et analyses de l'anomalie
- o) Opération effectuée pour y remédier, références des documents utilisés, rapport d'expertise, etc.

IV-2 Si la découverte de l'évènement s'est faite au sol, les renseignements a) et b) puis les renseignements, h), m), n), o) de la liste ci-dessus, et en outre :

- p) circonstance de la découverte (révision programmée, dépose, visite, visite pré vol, suite à l'incident en vol détecté ou non,...)
- q) description du défaut ou de la panne

## **V - Délais et modalités pratiques de transmission des comptes rendus d'incident**

### V-1 Généralités

Les supports matériels utiles pour la transmission des rapports d'incidents peuvent être :

- soit un formulaire de rapport d'incident établi par l'entreprise à son propre usage ;
- soit un rapport technique interne ;
- soit des rapports établis par la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA).

Les comptes rendus doivent être transmis à la CCAA.

### V-2 Cas des entreprises ou de transport ou de travail aérien

V-2.1 L'entreprise doit adresser les comptes rendus dans un délai d'un mois. Pour chaque incident, le compte rendu doit contenir les informations mentionnées au paragraphe IV. Si tous les renseignements ne sont pas connus à la date limite pour l'envoi, les informations alors détenues doivent être néanmoins transmises et le compte rendu complété ultérieurement. Au cas où l'entreprise ne dispose pas elle-même de tous les renseignements demandés par la présente instruction (par exemple si le matériel est réparé dans un délai dans un atelier extérieur à l'entreprise), elle prend toutes mesures utiles pour que soient fournis les renseignements demandés.

V-2.2 Il est demandé aux entreprises de transport ou de travail aérien de tenir informés les constructeurs des matériels en cause de tous les incidents dont la transmission est exigée par la présente instruction.

V-2.3 l'entreprise doit en outre tenir à la disposition des services compétents toutes informations et tous documents relatifs aux incidents et aux actions correctives effectuées.

+

V-3 Cas de l'Aviation Générale.

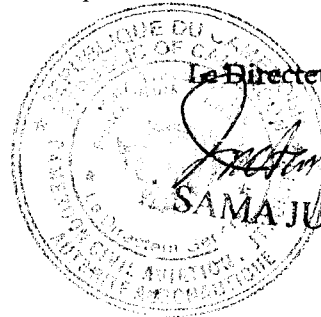
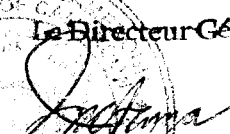
En l'absence d'exigences réglementaires, il est demandé à l'utilisateur d'un aéronef à usage privé de transmettre spontanément les comptes rendus sur les incidents mentionnés au paragraphe II. A cet effet, il lui est impossible d'utiliser pour transmettre le compte rendu d'incident, soit un modèle de compte rendu destiné à son propre usage, un formulaire CCAA et à envoyer à l'adresse stipulée en V-1.

Il est recommandé d'informer le constructeur des matériels en cause.

V- 4 Cas des organismes agréés par la CCAA en qualité d'unité ou d'atelier d'entretien agréés, la transmission des comptes rendus d'incidents est obligatoire conformément aux dispositions réglementaires en vigueur et doit être effectuée dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'organisme agréé a eu connaissance de l'incident.

Le compte rendu d'incident doit être établi soit sur un formulaire que l'entreprise utilise pour son propre usage, soit sur un formulaire administratif prévu en V-1

Une copie de ce rapport est conservée par l'organisme qui assure l'entretien à l'usage des services compétents.-

  
**Le Directeur Général,**  
  
**SAMA JUMA Ignatius**

# ANNEXE

## LISTE DES SYSTEMES ET INDICATIONS CONSIDERES COMME VITAUX POUR LA NAVIGABILITE DES AERONEFS

- ⊕ Tous systèmes de commande de vol
- ⊕ Systèmes de pressurisation et climatisation
- ⊕ Systèmes et indicateurs d'assiette et de cap (aéronef IFR)
- ⊕ Systèmes et indicateurs de mesure de vitesse et d'altitude
- ⊕ Systèmes de prélèvement et de stockage d'énergie (électrique, hydraulique, à air comprimé)
- ⊕ Système de dégivrage
- ⊕ Tout autre système et indicateurs dont la panne entraîne une des limitations prévues au manuel de vol approuvé.-

4