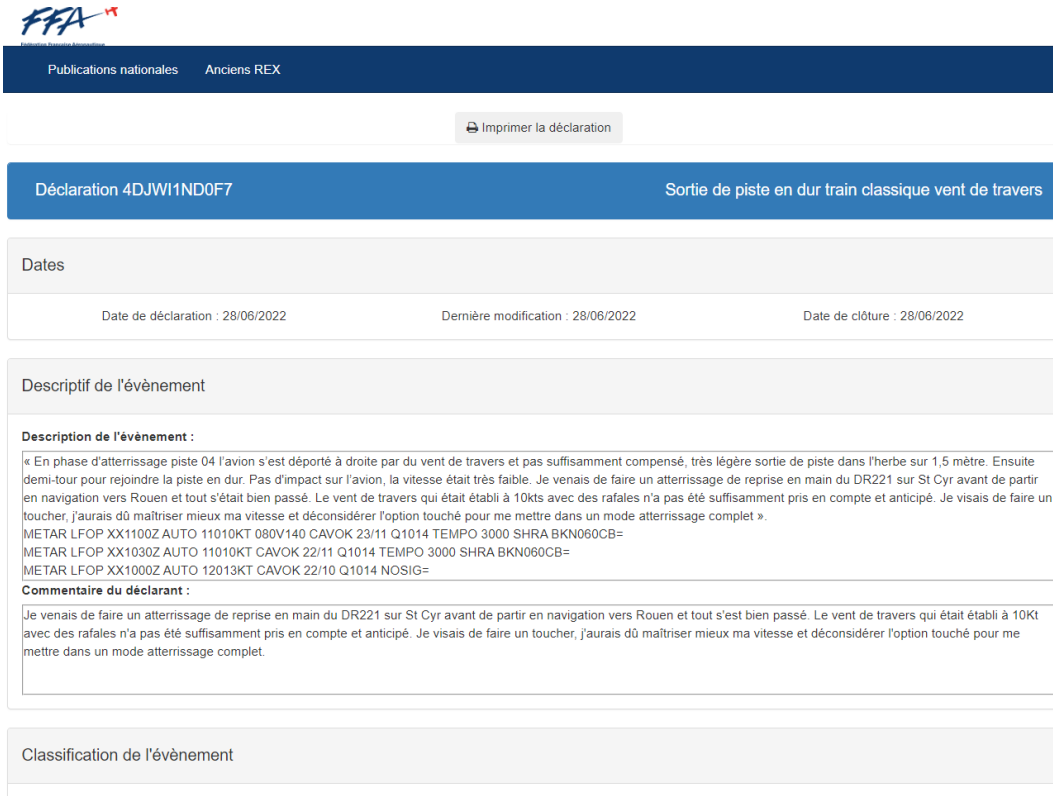


# REX et CRESAG

Un rappel sur l'utilisation des REX et des CRESAG et leur intérêt semble utile au vu d'un certain nombre d'événements récents.

## Le REX



The screenshot shows the FFA website interface for a REX declaration. At the top left is the FFA logo. Below it is a navigation bar with 'Publications nationales' and 'Anciens REX'. A button labeled 'Imprimer la déclaration' is visible. The main content area has a blue header with 'Déclaration 4DJWI1ND0F7' and 'Sortie de piste en dur train classique vent de travers'. Below this is a 'Dates' section with three fields: 'Date de déclaration : 28/06/2022', 'Dernière modification : 28/06/2022', and 'Date de clôture : 28/06/2022'. The 'Descriptif de l'évènement' section contains a 'Description de l'évènement' and a 'Commentaire du déclarant'. The description text reads: « En phase d'atterrissage piste 04 l'avion s'est déporté à droite par du vent de travers et pas suffisamment compensé, très légère sortie de piste dans l'herbe sur 1,5 mètre. Ensuite demi-tour pour rejoindre la piste en dur. Pas d'impact sur l'avion, la vitesse était très faible. Je venais de faire un atterrissage de reprise en main du DR221 sur St Cyr avant de partir en navigation vers Rouen et tout s'était bien passé. Le vent de travers qui était établi à 10kts avec des rafales n'a pas été suffisamment pris en compte et anticipé. Je visais de faire un toucher, j'aurais dû maîtriser mieux ma vitesse et déconsidérer l'option touché pour me mettre dans un mode atterrissage complet ». Below this are three METAR codes. The comment text reads: 'Je venais de faire un atterrissage de reprise en main du DR221 sur St Cyr avant de partir en navigation vers Rouen et tout s'est bien passé. Le vent de travers qui était établi à 10Kt avec des rafales n'a pas été suffisamment pris en compte et anticipé. Je visais de faire un toucher, j'aurais dû maîtriser mieux ma vitesse et déconsidérer l'option touché pour me mettre dans un mode atterrissage complet.' The 'Classification de l'évènement' section is empty.

Le **REX** (Retour d'EXpérience) est volontaire, à l'initiative du pilote. Il est par principe anonyme.

**Intérêt du REX** : partager une mauvaise expérience pour le bénéfice de tous en terme de sécurité.

Profiter des REX plutôt que des rapports du BEA...(Bureau d'Enquêtes et d'Analyses), qui concernent incidents graves et accidents, et où le(s) témoin(s) peuvent malheureusement manquer pour des raisons évidentes.

Chaque fois qu'un événement touche de près ou de loin à la sécurité, posez vous la question de l'opportunité d'un REX.

**Les circonstances amenant à la rédaction de REX** sont très variées, elles concernent bien sûr les étourderies (facteurs humains), check-lists incomplètes, interruptions de tâches, infractions, mais aussi la gestion de défaillances techniques (radio, moteur, alimentation carburant, alimentation électrique..), problèmes avec un tiers (incursions de piste par véhicules,

aéronefs...), trajectoires conflictuelles...

Ces REX nous montrent en particulier l'intérêt d'un suivi rigoureux des check-list.

Au vu des publications nationales, ces événements s'avèrent fréquents, quasi quotidiens, survenant souvent dans des circonstances banales, parfois moins. Elles démontrent que ça peut arriver à tout le monde, y compris en instruction. Elles évoqueront forcément une impression désagréable de déjà vécu à nombre d'entre nous.

La CoSP a abonné les membres de l'ACOL, avec signalement et accès via l'adresse mail des publications locales ou nationales (tous les 7 jours pour les nationales).

Si vous ne recevez pas de REX, contacter un membre de la CoSP pour qu'il vous abonne. C'est gratuit, et il est très simple de se désinscrire.

**Comment rédiger un REX :** sur NetAirClub, aller dans le bandeau inférieur sur le bouton Rex FFA, rédiger le REX, et l'enregistrer.

The screenshot displays the NetAirClub website interface. At the top, there is a navigation bar with the NetAirClub logo and the ACOL (Association des Clubs de Pilotes) logo. The user's name, MARCELLIN Eric, and the account balance (0,00 €) are visible in the top right corner. Below the navigation bar, there is a menu with options like 'Mon carnet de vol', 'Mon compte', 'Mes paramètres', 'Liste des membres', 'Carnets de route', and 'Fonctions avancées'. The main content area shows a flight schedule for 'Mardi 28 Juin 2022' from 0h to 23h. The schedule is organized into rows for different aircraft types and models, such as DR420, Cessna 152, DR140B, CESSNA 172, Ikarus C42C, DR 400, and others. Each row contains a list of flight times and associated pilot names. For example, the DR420 row shows flights at 09h, 11h, 13h, 15h, 17h, and 19h, with pilots B. CROUZET, E. POINTEHA, G. DEMONTIGN, S. WEBER, and F. LASGORCEX. The bottom of the page features a footer with various utility links, including 'Aeroweb', 'S.I.A.', 'Olivia', 'FFA', 'ANPL', 'FFPLUM', 'Rex FFA', 'Guide utilisateur', 'R.S.A.', 'Flight Progress', and 'A propos'. A mouse cursor is pointing to the 'Rex FFA' link.

Après enregistrement initial par le CdB, le REX est automatiquement signalé par mail aux personnes disposant des droits administrateurs, Président, Responsable Pédagogique, Correspondant Prévention Sécurité et membres de la Commission Sécurité Prévention.

Il peut être utile de discuter de points supplémentaires d'où l'intérêt de ne pas

anonymiser d'emblée le REX initial.

Trois possibilités :

-clôture sans publication, le REX est simplement archivé et ne reste accessible qu'avec droits administrateurs.

-Publication nationale après anonymisation, pour les adhérents de la FFA,

-ou Publication purement locale après anonymisation, à destination des seuls membres de l'aéroclub.

Le REX est traité en vue d'une synthèse pédagogique éventuelle, avec proposition d'actions correctives ou préventives.

### Le REX : Ce qu'il n'est pas :

la recherche du coupable. Le règlement des conflits de personnes.

## Le CRESAG (Compte Rendu d'Événement de Sécurité Aviation Générale)

Il est obligatoire dans de nombreuses circonstances (cf. infra). C'est l'ancienne Déclaration Obligatoire (DO). Il est désidentifié.

The screenshot shows a web form titled 'Compte-rendu d'événement de sécurité' from DGAC (DSAC). It includes fields for 'Aéroclub / Structure' (Type and Nom), 'N° de référence de l'événement' (OBLIGATOIRE), and 'Indiquez les entités auxquelles vous avez transmis ce compte-rendu' (DSAC, BEA, etc.). There are sections for 'Classe de l'événement' (Incident, Incident grave, Accident) and 'Statut de l'événement' (Ouvert, Clôturé, etc.). It also has fields for 'Date et lieu' (Date UTC, Heure UTC, Zone, etc.) and two sections for 'Aéroclub' (Aéroclub 1 and Aéroclub 2) with fields for 'Constructeur', 'Modèle aéronef', 'Exploitant', 'Immatriculation / Identification ULM', 'Indicatif d'appel', 'Type d'exploitation', 'Phase de vol', 'Code OACI du dernier terrain de départ', and 'Code OACI de la destination prévue'.

Il est envoyé par le pilote à la DSAC (au moins) et non à la FFA.

Il n'est pas porté à la connaissance de la communauté des pilotes.

Il peut être rédigé par le CdB sans passer par la CoSP, il est toutefois préférable d'en parler si son usage ne vous est pas familier.

Il faut le transmettre à la DSAC Ouest (BREST). Délai 72 H (tolérance).

## Cas de Notifications obligatoires :

Il y a 26 cas prévus... parmi eux :

Extrait de RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018

« Opérations aériennes » :

Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.

**Incursion sur piste.**

**Sortie de piste.**

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.

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 »

**Vibration anormalement forte** (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice)

**Défaillance d'un moteur**, (...), d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.

« Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien »

Non-respect de l'espace aérien

« Urgences et autres situations critiques »

Tout événement entraînant un appel d'urgence.

« Environnement extérieur et météorologie »

Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (y compris un véhicule)

Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (y compris un véhicule), exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.

Impact d'animaux y compris **collision aviaire** ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.

Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

## Où trouver le formulaire du CRESAG

À l'adresse suivante :

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

**Remarque : Lors de la rédaction d'un REX, les informations sont directement reprises sur un formulaire de CRESAG, accessible sur NAC « administrateur ». Ce dernier a alors la possibilité de valider ou non le CRESAG dans la foulée du REX.**

### Destination du CRESAG

« Les comptes rendus d'événements ont pour seul objectif la prévention des accidents et incidents, et non l'imputation de fautes ou de responsabilités »  
L'ensemble des informations transmises à l'Autorité (DSAC, OSAC) (comptes-rendus, analyses, mesures mises en œuvre, classement au regard du risque) sont enregistrées dans la base de données nationale ECCAIRS des événements de sécurité (...) Au plan national, ces données alimentent la réflexion et contribuent à orienter les actions de l'Autorité en matière de sécurité aérienne,(...).

« avoir connaissance d'un incident grave et omettre de le notifier aux autorités expose à des sanctions ». (4)

Il vaut mieux faire un CRESAG préventif plutôt que d'attendre d'être contacté par une commission disciplinaire en cas d'événement non réglementaire.... Par exemple, un agent AFIS ou un contrôleur peut faire de son côté une Fiche de Notification d'Événement, un CRESNA par exemple (Compte Rendu d'Événement de Sécurité Navigation Aérienne). Il est alors bon d'avoir fait de son côté et de façon contemporaine un CRESAG.

Vous aurez compris que l'on peut faire un REX isolé, un CRESAG isolé, ou les deux. N'hésitez pas à contacter les différentes personnes citées, ou un FI si vous avez un doute.

Eric Marcellin CPS (déjà rédacteur de REX et CRESAG personnel)  
28/06/22

Rappel :

Président ACOL : Didier Georgelin. Responsable Pédagogique : Julien Deglas. Autres membres de la CoSP : Alain Avol, Philippe Berchoff, Marie-Claude Duval.

Bibliographie

1)Annexe V RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018 DE LA

COMMISSION du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ("événements liés aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, y compris aux planeurs et aux véhicules plus légers que l'air"

2) <https://www.ecologie.gouv.fr/notifier-incident>

3) RÈGLEMENT (UE) No 376/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil (...)

4) [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/La\\_gestion\\_des\\_incidents.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/La_gestion_des_incidents.pdf)