



CIRCULAIRE ACCID-01

Datum : 10/05/2016

Date : 10/05/2016

Uitgave : 5

Edition : 5

Betreft:

De verplichting om ongevallen en ernstige incidenten in de burgerluchtvaart te melden.

Objet:

L'obligation de notifier des accidents et incidents graves dans l'aviation civile.

Ref. :

- Verordening (EU) Nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart;
- K.B. van 9 december 1998 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart;
- Verdrag inzake internationale burgerluchtvaart van getekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, Bijlage 13;
- Verordening (EU) Nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Réf. :

- Règlement (EU) N° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile ;
- A.R. du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile;
- Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947, Annexe 13;
- Règlement (EU) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile, instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

De 5^{de} uitgave bevat
7 blz. gedagtekend 10/05/2016

La 5^{ème} édition comprend
7 pages datées 10/05/2016

De Voorzitter van het Directiecomité a.i

Le Président du Comité de Direction a.i.

Eugeen VAN CRAEYVELT

1. Onderwerp

1.1. Zowel Artikel 26 van het verdrag inzake internationale burgerluchtvaart (Chicago, 1944) als Artikel 5 van de Verordening (EU) Nr. 996/2010 verplichten de lidstaten om een onderzoek uit te voeren wanneer er een luchtvaartongeval of ernstig incident op hun territorium plaatsvond. Dit dient door een onafhankelijke veiligheidsonderzoeksinstantie te gebeuren.

1.2. België is verantwoordelijk onderzoeken te voeren ten gevolge van ongevallen en ernstige incidenten betreffende:

- een luchtvaartuig op of boven het *grondgebied van België* met inbegrip van de territoriale wateren;
- een Belgisch geregistreerd luchtvaartuig boven *volle zee*;
- een Belgisch geregistreerd luchtvaartuig in het *buitenland*, indien de betrokken staat geen onderzoek instelt, indien deze het onderzoek aan de Belgische autoriteiten delegeert, of indien niet kan worden vastgesteld dat de plaats van het voorval binnen het grondgebied van enige staat ligt en niet met een andere staat wordt overeengekomen dat deze het onderzoek verricht

Tevens kan een andere staat België om bijstand verzoeken.

1.3. In België werd voor deze veiligheidsonderzoeken volgens het KB van 8 december 1998 de autonome cel voor onderzoek van luchtvaartongevallen en –incidenten opgericht. Deze cel kreeg de naam Air Accident Investigation Unit (Belgium), afgekort AAIU(Be), en valt rechtstreeks onder de bevoegdheid van de voorzitter van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en is functioneel onafhankelijk, in het bijzonder van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Deze cel werkt actief mee aan het tot stand houden en het verbeteren van de veiligheid binnen de burgerluchtvaart.

1.4. In overeenstemming met Bijlage 13 van het verdrag inzake internationale burgerluchtvaart (Chicago, 1944) en de Verordening (EU) Nr. 996/2010 is het niet het doel van het onderzoek van luchtvaartongevallen om schuld of aansprakelijkheid aan te duiden.

Het enige oogmerk van het onderzoek en het eindverslag is de vaststelling van de oorzaken, en het definiëren van aanbevelingen om ongevallen en incidenten in de toekomst te voorkomen.

1. Objet

1.1. Tant l'Article 26 de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) que l'Article 5 du Règlement (EU) N° 996/2010 imposent aux états membres de mener une enquête lorsque un accident aérien ou un incident sérieux se produit sur leur territoire. Ceci doit être réalisé par une instance d'enquête de sécurité indépendante.

1.2. La Belgique est responsable d'enquêter suite à des accidents et incidents graves relatifs à :

- un aéronef sur ou au-dessus du *territoire de la Belgique*, y compris les eaux territoriales;
- un aéronef immatriculé en Belgique, en *haute mer* ;
- un aéronef immatriculé en Belgique à *l'étranger*, lorsque le pays concerné n'ouvre pas d'enquête, dans le cas où celui-ci délègue l'enquête aux autorités belges, où lorsque il n'est pas possible d'établir que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque et qu'il n'est pas convenu avec un autre état que celui-ci mène l'enquête.

Il se peut également qu'un autre état demande de l'aide à la Belgique.

1.3. En Belgique, pour ces enquêtes de sécurité, une cellule autonome d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation a été créée par l'AR du 8 décembre 1998. Cette cellule a reçu le nom de Air Accident Investigation Unit (Belgium), en abrégé AAIU(Be), relevant directement de la compétence du président du Comité de direction du Service public fédéral Mobilité et Transports et étant fonctionnellement indépendante, en particulier de la Direction générale du Transport aérien. Cette cellule est activement impliquée dans le maintien et l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile.

1.4. En vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) et du Règlement (EU) N° 996/2010, l'objectif de l'enquêtes de sécurité ne vise nullement la détermination de fautes ou de responsabilités. L'unique objectif de l'enquête et du rapport final est la détermination des causes, et l'établissement de recommandations afin d'éviter, à l'avenir, des accidents et incidents.

2. Definities

Voor de toepassing van deze circulaire wordt verstaan onder:

1° Ongeval:

Een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet, waarbij:

a) een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt omdat hij:

- zich in het luchtvaartuig bevond, of
- direct in contact is gekomen met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of
- direct is blootgesteld aan de uitlaatstroom van de reactoren,

behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale ruimten voor de passagiers en de bemanning bedoelde ruimten ophouden; of

b) het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt:

- waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegeigenschappen; en
- die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken,

behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot één motor (met inbegrip van de motorkap of motoronderdelen daarvan), dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, vleugelpunten, antennes, sondes, schoepen, banden, remmen, wielen, stroomlijncapen, panelen, luiken van het landingsgestel, ruiten, de vliegtuighuid (zoals deukjes of gaatjes) of lichte schade aan de hoofdrotorbladen, het landingsgestel en schade ten gevolge van hagel of vogelaanvaring (inclusief gaten in de radarkoepel); of

c) het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is.

2° Incident:

Een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen.

2. Définitions

Pour l'application de cette circulaire on entend par:

1° Accident:

Un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, 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 ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel:

a) 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, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol; et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, comme de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

2° Incident:

Un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

3° Ernstig incident:

Een incident in omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zouden hebben geleid.

4° Voorval:

Een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed, maar zonder ongeval of ernstig incident.

5° Luchtvaartterrein:

Een bepaald gebied op het land of op het water (eventueel gebouwen, installaties en materieel omvattend) dat bestemd is om, geheel of gedeeltelijk, te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsingen op de grond van luchtvaartuigen.

6° AAIU(Be):

Air Accident Investigation Unit (Belgium) - de autonome cel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer opgericht voor het onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten.

7° DGLV:

Het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

8° EASA:

European Aviation Safety Agency – agentschap van de Europese Unie opgericht om een veilige luchtvaart te ontwikkelen en te behouden.

3° Incident grave:

Un incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident.

4° Événement:

Une interruption opérationnelle, défectuosité, erreur ou autre irrégularité au cours de laquelle la sécurité du vol est, ou peut être affectée, mais sans accident ni incident grave.

5° Aérodrome:

Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

6° AAIU(Be):

Air Accident Investigation Unit (Belgium) – la cellule autonome d'enquête du service public fédéral Mobilité et Transports sur les accidents et incidents d'aviation.

7° DGTA:

La Direction générale du Transport aérien du service public fédéral Mobilité et Transports.

8° EASA:

European Aviation Safety Agency – agence de l'union européenne fondée pour développer et conserver une aviation sûre.

3. Toepassingsgebied

Deze circulaire heeft enkel betrekking op ongevallen of ernstige incidenten.

Het melden van de voorvallen die niet onder bovenstaande categorie vallen, dient te gebeuren volgens de instructies opgenomen in circulaire MAS-01 van het DGLV 'Melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

4. Melding

4.1. Meldingsplicht

4.1.1. In overeenstemming met Artikel 9 van de Verordening (EU) Nr. 996/2010 dient een ongeval of ernstig incident op en boven het grondgebied van België onverwijld gemeld te worden aan de AAIU(Be). Dit dient **telefonisch** te gebeuren door onderstaande personen die weten dat zich een ongeval of ernstig incident heeft voorgedaan;

- de eigenaar, bemanningslid of exploitant van het luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval of ernstig incident;
- personen betrokken bij het verlenen van luchtverkeersleidings-, vluchtinformatie- of luchthavendiensten en die diensten voor het luchtvaartuig hebben geleverd;
- personen betrokken bij het onderhoud, het ontwerp of de vervaardiging van het luchtvaartuig of de opleiding van de bemanning ervan;
- personeelsleden van het DGLV of personeel van het EASA

4.1.2. Een ongeval of ernstig incident met een Belgisch geregistreerd luchtvaartuig boven volle zee of in het buitenland dient ook onmiddellijk te worden gemeld aan de AAIU(Be) door de eigenaar, bemanning of exploitant.

4.1.3. Als het ongeval of incident zich bovendien voordeed op een luchtvaartterrein op Belgisch grondgebied of in de omgeving ervan is de luchtvaartterreinoverste of zijn plaatsvervanger verplicht om het formulier ACCID-01 in bijlage bij deze circulaire in te vullen. Dit moet binnen 24 uur verstuurd worden naar de AAIU(Be).

Indien al de gevraagde inlichtingen niet onmiddellijk beschikbaar zijn, moet het formulier verstuurd worden binnen de voorziene tijdsperiode. De bijkomende inlichtingen worden zo snel mogelijk medegedeeld.

4.1.4. De AAIU(Be) zal sowieso het DGLV op de hoogte stellen van elk gerapporteerd ongeval of serieus incident.

3. Domaine d'application

La présente circulaire s'applique uniquement en cas d'accidents et d'incidents graves.

Les comptes-rendus d'événements qui ne relèvent pas de la catégorie ci-dessus, doivent se faire selon les instructions de la circulaire MAS-01 de la DGTA 'Comptes rendus, analyse et suivi d'événements' dans l'aviation civile

4. Notification

4.1 L'obligation de notifier

4.1.1. En vertu de l'Article 9 du Règlement Européen (EU) N° 996/2010, tout accident ou incident grave se produisant sur et au-dessus du territoire belge doit être immédiatement signalé à AAIU(Be). Ceci doit se faire **par téléphone**, par les personnes suivantes, dès lors qu'elles sont au courant qu'un accident ou un incident sérieux s'est produit ;

- le propriétaire, un membre d'équipage ou l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave ;
- toute personne participant à la fourniture de services de contrôles de la navigation aérienne, de services d'information de vol ou de services aéroportuaires, qui a fourni des services pour l'aéronef ;
- toute personne associée à la maintenance, à la conception ou à la fabrication de l'aéronef, ou à la formation de l'équipage ;
- le personnel de la DGTA ou le personnel de l'EASA

4.1.2. Un accident ou incident grave d'un aéronef immatriculé en Belgique se produisant en haute mer, ou à l'étranger doit également être signalé immédiatement à AAIU(Be) par le propriétaire, l'équipage ou l'exploitant.

4.1.3. En outre, lorsque l'accident ou l'incident s'est produit sur, ou dans les environs d'un aéroport situé sur le territoire belge, le commandant d'aéroport ou son remplaçant est également tenu de compléter le formulaire ACCID-01, annexé à la présente circulaire. Celui-ci doit être envoyé en-dehors des 24 heures à AAIU(Be).

Le formulaire doit être envoyé dans les délais même si toutes les informations demandées ne sont pas immédiatement disponibles. Les informations complémentaires seront communiquées dès que possible.

4.1.4. AAIU(Be) notifiera d'office tout accident ou un incident grave à la DGTA.

4.2. Contactgegevens

4.2.1. Voor telefonische melding:

- Rechtstreeks aan de AAIU(Be):
Tel: +32 (0)2 277 44 33
GSM: +32 (0)476 76 18 65
- Indien AAIU niet bereikbaar via bovenstaande nummers, dient BRUSSELS A.C.C. verwittigd te worden:

Tel: +32 (0)2 206 27 21

Tel: +32 (0)2 206 27 22

Zij nemen dan verder contact op met de onderzoeker van dienst.

4.2.2. Voor verzenden formulier ACCID-01:

- Ofwel via e-mail:
air-acc-investigation@mobilit.fgov.be
- Ofwel per post:

FOD Mobiliteit en Vervoer
AAIU(Be) - City Atrium
Vooruitgangstraat, 56
1210 Brussel
- Ofwel per fax:
+32 (0)2 277 42 60

5. Bewaren van bewijsstukken

Behalve in geval van dringende noodzakelijkheid is het verboden een luchtvaartuig dat betrokken was bij een ernstig incident of ongeval te verplaatsen of er voorwerpen of onderdelen van weg te nemen zonder daartoe toestemming te hebben bekomen van de AAIU(Be) onderzoekers.

6. Informatie over personen en gevaarlijke goederen aan boord

Luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie die vluchten uitvoeren naar of vanaf, en luchtvaartmaatschappijen van derden landen die vluchten uitvoeren vanaf een luchthaven op het grondgebied van de lidstaten waarop de Verdragen van toepassing zijn, passen procedures toe die het mogelijk maken om:

a) zo snel mogelijk en in elk geval binnen twee uur ervan kennis te geven aan de AAIU(Be) dat zich met dit luchtvaartuig een ongeval heeft voorgedaan, en een gevalideerde lijst voor te leggen met de best mogelijke informatie over alle personen aan boord; en

4.2 Informations de contact

4.2.1. Pour la notification par téléphone:

- Directement à AAIU(Be):
Tel: +32 (0)2 277 44 33
GSM: +32 (0)476 76 18 65
- Si AAIU n'est pas joignable via les numéros ci-dessus, BRUSSELS A.C.C. doit être averti :

Tel: +32 (0)2 206 27 21

Tel: +32 (0)2 206 27 22

Ils prendront ensuite contact avec l'enquêteur de service.

4.2.2 Pour l'envoi du formulaire ACCID-01 :

- Ou bien par e-mail:
air-acc-investigation@mobilit.fgov.be
- Ou bien par courrier postal à:

SPF Mobilité et Transports
AAIU(Be) - City Atrium
Rue du Progrès, 56
1210 Bruxelles
- Ou bien par fax:
+32 (0)2 277 42 60

5. Conservation des preuves

Hormis en cas de urgence, il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident, d'enlever, de détacher ou de déplacer des objets, débris ou pièces quelconques provenant de cet aéronef, sans avoir obtenu l'autorisation des enquêteurs de l'AAIU(Be).

6. Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord

Les compagnies aériennes de l'Union européenne exploitant des vols à destination ou au départ de, et les compagnies aériennes de pays tiers exploitant des vols au départ d'un aéroport situé sur les territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent mettent en œuvre des procédures permettant de produire à AAIU(Be):

a) le plus rapidement possible, et au plus tard dans les deux heures qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord; et

b) onmiddellijk na de melding van een ongeval met een luchtvaartuig, de lijst voor te leggen aan de AAIU(Be) van de gevaarlijke goederen aan boord.

b) immédiatement après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord.

7. Bijlage/Annexe

Formulier ACCID-01, in te vullen door de luchtvaartterreinoverste of zijn plaatsvervanger (2 pagina's)

Formulaire ACCID-01, à compléter par le commandant d'aérodrome ou son remplaçant (2 pages)



Federal Public Service
Mobility and Transport
Air Accident Investigation Unit

City Atrium - Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Tel. 02/277.44.33 Fax: 02/277.42.60
e-mail: air-acc-investigation@mobiliteit.fgov.be

Formulier te verzenden binnen de 24 uren naar AAIU(Be)

Via e-mail, fax of post naar via gegevens bovenaan

VERSLAG LUCHTVAARTONGEVAL - INCIDENT

1. Datum:
Juiste plaats (schets bijvoegen):
Uur (UTC):

2. Aard van de vlucht:

3. Luchtvaartuig:
 - 3.1. Inschrijvingskenmerk:
 - 3.2. Type:
 - 3.3. Uiterste geldigheidsdatum van het ARC, het Bewijs van Luchtwaardigheid of de Luchtvaartpas:
 - 3.4. Eigenaar van het luchtvaartuig (naam, adres en tel.):

 - 3.5. Pilo(o)t(en) (naam, adres en tel., vergunning en geldigheidsduur):

 - 3.6. Andere betrokkene(n) (namen, adressen en tel.):

4. Korte beschrijving van het luchtvaartongeval of het incident (mag ook in bijlage)
(verklaring van de getuige(n) bijvoegen indien mogelijk):

5. Vastgestelde schade:

5.1. Aan het luchtvaartuig:

5.2. Aan derden:

6. Aantal slachtoffers:

6.1. Dode(n):

6.2. Gewonde(n):

7. Overheid en andere personen die ingelicht werden:

Naam:

Instelling:

Uur (UTC):

8. Meteorologische omstandigheden:

8.1. Wolkendek: hoogte (voet):

Wolkendek: hoogte (voet):

Wolkendek: hoogte (voet):

8.2. Zichtbaarheid:

8.3. Windrichting en snelheid:

8.4. Temperatuur:

8.5. Atmosferische druk (QNH):

9. Geschreven verklaring van de pilo(o)t(en) als bijlage (indien zijn (hun) toestand dit toelaat):

10. Diverse waarnemingen:

11. Aantal bijlagen bij het verslag:

Luchtvaartterreinoverste of zijn plaatsvervanger:

Naam:

Luchtvaartterrein:



Federal Public Service
Mobility and Transport
Air Accident Investigation Unit

City Atrium - Rue du Progrès, 56
1210 Bruxelles
Tel. 02/277.44.33 Fax: 02/277.42.60
e-mail: air-acc-investigation@mobilit.fgov.be

Formulaire à expédier dans les 24 heures à AAIU(Be)
par e-mail, fax ou courrier aux coordonnées ci-dessus

RAPPORT D'ACCIDENT – INCIDENT AERIEN

1. Date:
Lieu (joindre croquis):
Heure (UTC):

2. Nature du vol:

3. Aéronef:
 - 3.1. Immatriculation:
 - 3.2. Type:
 - 3.3. Date limite de validité de l'ARC, du Certificat de Navigabilité ou du Laissez-passer de navigation:
 - 3.4. Propriétaire(s) de l'aéronef (nom, adresse et tél.):

 - 3.5. Pilote(s) (nom, adresse et tél., licence et validité):

 - 3.6. Autre(s) occupant(s) (noms, adresses et tél.):

4. Brève description de l'accident ou de l'incident (peut également être joint en annexe)
(si possible joindre les déclarations des témoins):

5. Dégâts constatés:

5.1. A l'Aéronef:

5.2. Aux tiers:

6. Nombre de victime(s):

6.1. Mort(s):

6.2. Blessé(s):

7. Autorités et autres personnes prévenues:

Nom:

Organisme:

Heures (UTC):

8. Conditions météorologiques:

8.1. Nuages:

Hauteur (pieds):

Nuages:

Hauteur (pieds):

Nuages:

Hauteur (pieds):

8.2. Visibilité:

8.3. Direction et vitesse du vent:

8.4. Température:

8.5. Pression atmosphérique (QNH):

9. Déclaration écrite du ou des pilotes, à joindre (si leur état physique le permet):

10. Observations diverses:

11. Nombre d'annexes à ce rapport:

Le commandant d'aérodrome ou son remplaçant

Nom:

Aérodrome de: