

REPUBLIQUE TOGOLAISE

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



**GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DE LA
TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES
PHASES DE VOL**

ANAC-TOGO/SSP/GUID 003

1^{ère} édition/ Révision 00/ Février 2026

APPROUVÉ PAR

N° de contrôle : 01



**GUIDE - SSP**

ANAC-TOGO/SSP/GUID 003

**RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE LA
TAXONOMIE DES OCCURENCES ET DES
PHASES DE VOL**


CHAPITRE 00

EDITION N° 01 – 20/02/2026
REVISION N° 00 – 20/02/2026

Page 1 sur 9


CHAPITRE 00. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE**0.1. VALIDATION DU GUIDE**

	NOM ET PRENOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
REDACTION	MAGLI Kodzo Dagbeneva	Chef division performance de la sécurité et développement des renseignements en matière de sécurité	18/02/2026	
	TCHAMASSE Warapisse	Chef division promotion de la sécurité aérienne, planification, suivi et évaluation du PNS	18/02/2026	
VERIFICATION DU DOCUMENT	KELEWOU Gnimdou	CGS	19/02/2026	
APPROBATION	COL IDRISOU Abdou Ahabou	DIRECTEUR GENERAL	20/02/2026	

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 00	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 2 sur 9	

0.2.LISTE DE DISTRIBUTION

Destinataire	N° de copie	Version
Service Informatique, Documentation et Communication	00	Originale (Papier)
Bibliothèque électronique	00	Electronique
Direction Contrôle et Sécurité des Vols	01	Electronique
Directeur Navigation Aérienne et Aérodrome	01	Electronique
Cellule Gestion de la Sécurité	01	Electronique
Prestataires de services	01	Electronique

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 00	ÉDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 3 sur 9	

0.3.ENREGISTREMENT/HISTORIQUE DES RÉVISIONS

RECAPITULATIF DES REVISIONS					
Edition	Révision	Date de révision	Par	Fonction	Motif de la révision
01	00	20/02/2026	MAGLI Kodzo Dagbeneva	Chef division performance de la sécurité et développement des renseignements en matière de sécurité	Création du Guide
			TCHAMASSE Warapisse	Chef division promotion de la sécurité aérienne, planification, suivi et évaluation du PNS	
			KELEWOU Gnimdou	Chef cellule Gestion de la sécurité	

**GUIDE - SSP**

ANAC-TOGO/SSP/GUID 003

**RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE LA
TAXONOMIE DES OCCURENCES ET DES
PHASES DE VOL**CHAPITRE 00 | ÉDITION N° 01 – 20/02/2026
REVISION N° 00 – 20/02/2026

Page 4 sur 9

0.4.LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Sections	Pages	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Révision	Date de Révision
PG	1	01	20/02/2026	00	20/02/2026
Chapitre 00					
0.1	1 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.2	2 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.3	3 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.4	4 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.5	5-7 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.6	8 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.7	8 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.8	8 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
0.9	8 sur 9	01	20/02/2026	00	20/02/2026
Chapitre 01					
1.1	1 sur 2	01	20/02/2026	00	20/02/2026
1.2	1 sur 2	01	20/02/2026	00	20/02/2026
Chapitre 02					
2.1 à 2.38	1 à 21	01	20/02/2026	00	20/02/2026
Chapitre 03					
3.1 à 3.13	1 à 6	01	20/02/2026	00	20/02/2026
Annexes					
A1	1 à 3	01	20/02/2026	00	20/02/2026
A.2	1 à 6	01	20/02/2026	00	20/02/2026



0.5. TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 00. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE _____ 1

- 0.1. VALIDATION DU GUIDE..... 1**
- 0.2. LISTE DE DISTRIBUTION..... 2**
- 0.3. ENREGISTREMENT/HISTORIQUE DES RÉVISIONS..... 3**
- 0.4. LISTE DES PAGES EFFECTIVES..... 4**
- 0.5. TABLE DES MATIERES 5**
- 0.6. DOCUMENTS DE REFERENCE 8**
- 0.7. OBJET DU GUIDE..... 8**
- 0.8. DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS..... 8**
- 0.9. RESPONSABILITÉS 8**

CHAPITRE 01 : GENERALITES _____ 1

- 1.1. INTRODUCTION..... 1**
- 1.2. NÉCESSITÉ DE LA TAXONOMIE DANS LA GESTION DE LA SÉCURITÉ..... 1**

CHAPITRE 02 : DÉFINITION DES TAXONOMIES DES OCCURENCES _____ 1


- 2.1. AERODROME-ADRM..... 1**
- 2.2. AIRPROX/AVERTISSEMENT TCAS/PERTE D’ESPACEMENT/COLLISION/QUASI COLLISION EN VOL (MAC)..... 2**
- 2.3. ATM/CNS-(ATM)..... 2**
- 2.4. ATTERRISSAGE TROP-COURT/TROP-LONG (USOS) 3**
- 2.5. CISAILLEMENT-DU-VENT-OU ORAGE (WSTRW)..... 3**
- 2.6. COLLISION-AU SOL (GCOL)..... 3**
- 2.7. COLLISION AVEC DES OBSTACLES LORS DU DÉCOLLAGE ET DE L'ATTERRISSAGE (CTOL)..... 4**
- 2.8. CONTACT ANORMAL AVEC LA PISTE (ARC)..... 4**
- 2.9. DÉCOLLAGE PAR INADVERTANCE-DANS-DES-CMVI-(UIMC)..... 5**
- 2.10 ERREURS DE NAVIGATION (NAV) 5**
- 2.11. ÉVACUATION (EVAC) 7**
- 2.12. ÉVÉNEMENTS-LIÉS A LA SECURITE DES-CABINES (CABIN) 7**
- 2.13. ÉVÉNEMENTS-LIÉS AU REMORQUAGE DE PLANEUR (GTOW) 8**
- 2.14. ÉVÉNEMENTS-LIÉS AUX CHARGES EXTERNES (EXTL) 8**
- 2.15. FAUNE (WILD) 9**
- 2.16. GIVRAGE (ICE)..... 9**
- 2.17. IMPACT SANS PERTE DE CONTROLE (CFIT) 9**
- 2.18. INCENDIE/FUMÉE (APRÈS-IMPACT) (F-POST)..... 10**



2.19. INCENDIE/FUMÉE (SANS-IMPACT) (F-NI).....	11
2.20. INCONNU OU INDÉTERMINÉ (UNK).....	11
2.21. INCURSION-SUR-PISTE-ANIMAL (RI-A)	11
2.22. INCURSION-SUR-PISTE VEHICULE, AERONEF-OU-PERSONNE (RI-VAP).....	11
2.23. MANŒUVRE-BRUSQUE (AMAN)	12
2.24. MANUTENTION AU SOL (RAMP)	12
2.25. MEDICAL (MED)	13
2.26. OISEAU (BIRD).....	14
2.27. PANNE-OU MAUVAIS FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT OU D'UN- COMPOSANT (FAISANT PARTIE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR) -(SCF-PP)	14
2.28. PANNE-OU-MAUVAIS FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT-OU D'UN- COMPOSANT (NE FAISANT PAS PARTIE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR) (SCF- NP).....	15
2.29. PASSAGE-DANS UNE ZONE DE TURBULENCE (TURB)	15
2.30. PERTE-DE-CONTRÔLE-AU-SOL (LOC-G)	15
2.31. PERTE-DE-CONTRÔLE-EN-VOL-(LOC-I).....	16
2.32. PERTE-DES-CONDITIONS DE LEVAGE EN ROUTE (LOLI).....	17
2.33. PROBLÈMES RELIÉS À LA SURETE (SEC)	17
2.34. PROBLÈMES RELIÉS AU-CARBURANT (FUEL)	18
2.35. SORTIE DE PISTE (RE)	19
2.36. VOL A BASSE ALTITUDE (LALT)	19
2.37. EVENEMENT LIE AUX MATIERES DANGEREUSES (DGE).....	19
2.38. AUTRE (OTHR)	20
CHAPITRE 03 : DÉFINITION DES TAXONOMIES DES PHASES DE VOL	1
3.1. ATTENTE (STD)	1
3.2. REFOULEMENT/REMORQUAGE (PBT).....	1
3.3. ROULAGE (TXI).....	1
3.4. DÉCOLLAGE (TOF)	2
3.5. MONTÉE INITIALE (ICL).....	3
3.6. MONTÉE EN ROUTE (ENR).....	3
3.7. MANŒUVRES (MNV).....	3
3.8. APPROCHE (APR)	4
3.9. ATERRISSAGE (LDG).....	4
3.10. DESCENTE D'URGENCE (EMG).....	5
3.11. DESCENTE NON-CONTROLÉE (UND)	5



3.12. APRÈS IMPACT (PIM).....	5
3.13. INCONNU (UNK).....	5
ANNEXE _____	1
A.1.EXEMPLE DE REGROUPEMENT OPERATIONNEL DE CATEGORIES DES OCCURENCES _____	1
A2. LA SOUS CATEGORISATION DES SCF-PP _____	1

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 00	ÉDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 8 sur 9	

0.6. DOCUMENTS DE REFERENCE

- Arrêté n° 033/MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif à la gestion de la sécurité (RANT 19) ;
- Doc OACI 9859.

0.7. OBJET DU GUIDE

Le présent guide a pour objet de fournir aux exploitants et aux fournisseurs de services des orientations techniques relatives à la mise en œuvre de la taxonomie des occurrences, en vue d'harmoniser la collecte, l'analyse et l'exploitation des données de sécurité.

0.8. DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

0.8.1. DÉFINITIONS

S/O

0.8.2. ABRÉVIATIONS

S/O

0.9. RESPONSABILITÉS

- **Le Chef Cellule de la Gestion de la Sécurité et les chefs divisions Gestion de la Sécurité :**
Ils veillent à la compréhension et à l'application et des dispositions du présent guide.



GUIDE - SSP

ANAC-TOGO/SSP/GUID 003


**RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE LA
TAXONOMIE DES OCCURENCES ET DES
PHASES DE VOL**

CHAPITRE 00

ÉDITION N° 01 – 20/02/2026
REVISION N° 00 – 20/02/2026

Page 9 sur 9

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE BLANCHE

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 01	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
			Page 1 sur 1	

CHAPITRE 01 : GENERALITES

1.1. INTRODUCTION

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Commercial Aviation Safety Team (CAST), laquelle est constituée de représentants du gouvernement et de leaders de l'industrie aéronautique, ont formé ensemble l'Équipe de taxonomie commune entre la CAST et l'OACI (ETCCO). Cette équipe a été chargée d'élaborer des taxonomies et des définitions communes pour les systèmes de compte rendu d'accidents et d'incidents. Des taxonomies et des définitions communes sont censées améliorer la capacité du milieu de l'aviation à se concentrer sur des problèmes de sécurité communs.

1.2. NÉCESSITÉ DE LA TAXONOMIE DANS LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

La taxonomie des dangers en aviation est essentielle pour des raisons suivantes :

- **Standardisation**

Elle établit un langage commun pour décrire les occurrences et les phases de vol, ce qui facilite la compréhension et la communication entre les différents acteurs du secteur de l'aviation.

- **Amélioration des données**

Elle permet une collecte de données plus cohérente et une analyse plus efficace des causes profondes des accidents et incidents et soutient la prise de décision.

- **Meilleure gestion de la sécurité**

En classifiant les dangers de manière systématique, les organisations peuvent mieux évaluer les risques, mettre en place des mesures de contrôle appropriées et renforcer les systèmes de gestion de la sécurité



CHAPITRE 02 : DÉFINITION DES TAXONOMIES DES OCCURRENCES

Les occurrences en aviation sont catégorisées comme suit :

2.1. AERODROME-ADRM

Événements relatifs à des problèmes de conception, de service ou de fonctionnalité des aéroдрomes.

Notes d'utilisation :

Les événements n'impliquent pas systématiquement un aéronef.

Comprend :


- Défaillances et problèmes associés aux aéroдрomes et aux hélicoptères approuvés par l'État, notamment :
 - Pistes et voies de circulation
 - Aire de trafic
 - Bâtiments et structures
 - Services de sauvetage et d'extinction d'incendies d'aéronefs (CFR)
 - Obstacles sur le terrain d'un aéroдрome
 - Éclairage, marquage et signalisation
 - Procédures, politiques et normes
- Défaillances en matière de déneigement, de dégivrage et de déglçage des surfaces de l'aéroдрome
- Pistes fermées, marquage inapproprié des pistes, interférence en raison de travaux de construction, pannes d'éclairage, signalisation limitée, etc.
- Objets étrangers libres sur les aéroдрomes et les hélicoptères (voir les exceptions ci-dessous)
- Défaillance du treuil de lancement de planeur (voir les recoupements ci-dessous)

Ne comprend pas :

- Défaillances ou corps étrangers libres sur les sites d'atterrissage non préparés ou naturels dont le code est OTHR
- Événements liés au déneigement, au dégivrage ou au déglçage d'un aéronef dont le code est RAMP

Recoupement avec d'autres catégories d'événements :

- Pour les incidences liées à la conception d'un aéroдрome, utiliser le code ADRM et celui du phénomène observé. Par exemple : la disposition et l'architecture d'un bâtiment causent des perturbations des vents de surface ; les codes ADRM et WSTRW ou TURB seraient utilisés, selon le cas.
- Si la défaillance du treuil de lancement de planeur cause un événement qui correspond aux critères de la catégorie GTOW, les deux codes ADRM et GTOW doivent être utilisés.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
		Page 2 sur 21	

La catégorie aéroport comporte les sous-catégories suivantes :

- ADRM-DOC (Procédures, politiques et normes)
- ADRM-INFRA (Pistes et voies de circulation, Aire de trafic, Bâtiments et structures, Éclairage, marquage et signalisation, Défaillance du treuil de lancement de planeur)
- ADRM-FOD (objet étrangers)
- ADRM-OBST (Obstacles, feux non aéronautiques, panneau solaire)

2.2. AIRPROX/AVERTISSEMENT TCAS/PERTE D'ESPACEMENT/COLLISION/QUASI COLLISION EN VOL (MAC)

Problèmes de proximité en vol, d'alertes du système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions (TCAS)/système anticollision embarqué (ACAS), de perte d'espacement ainsi que de quasi-abordage ou d'abordage entre des aéronefs en vol.

Notes d'utilisation :

Comprend :

- Toutes collisions d'aéronefs en vol
- Les événements liés à l'espacement dus à une erreur de la tour de contrôle ou de l'équipage de conduite
- Les rapports AIRPROX
- Les avertissements authentiques des systèmes TCAS et ACAS

Ne comprend pas :


- Les fausses alertes des systèmes TCAS et ACAS causées par un défaut de fonctionnement de l'équipement dont le code est SCF-NP.
- Une perte d'espacement où au moins un aéronef est au sol peut être codée comme ATM, GCOL, NAV ou RI si l'événement correspond aux critères et aux notes d'utilisation de ces catégories.

Recoupement avec d'autres catégories d'événements :

- Attribuer les codes MAC et NAV si l'événement est dû à une erreur de navigation et s'il correspond aux notes d'utilisation des deux catégories
- Attribuer les codes MAC et ATM si l'événement est dû à une erreur de ATC ou d'ATM et s'il correspond aux notes d'utilisation des deux catégories

2.3. ATM/CNS-(ATM)

Événements liés à des problèmes de service de gestion de la circulation aérienne (ATM)-on de communication, navigation ou surveillance (CNS).

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
		Page 3 sur 21	

Notes d'utilisation :

- Englobe le manquement/la détérioration de l'installation/du personnel du contrôle de la circulation aérienne (l'ATC), le manquement/la détérioration du service de CNS, les procédures, les politiques et les normes.
- Les exemples englobent la panne de l'aide à la navigation, l'erreur d'entretien courant de l'aide à la navigation, l'erreur du contrôleur, l'erreur du superviseur, la panne de l'ordinateur des services de la circulation aérienne, la panne de radar et la panne du satellite de navigation.
- Les événements ne mettent pas nécessairement en cause un aéronef.

Remarque : *L'ATM* englobe toutes les installations, tout l'équipement, tout le personnel et toutes les procédures nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne approuvés par l'État.

2.4. ATERRISSAGE TROP-COURT/TROP-LONG (USOS)

Toucher des roues en dehors de la surface de la piste/de l'hélicsurface/ de l'héliplate-forme.

Notes d'utilisation :

- Un atterrissage trop court/trop long sur une piste/une hélicsurface /un héliplate-forme survient très près de la piste/l'hélicsurface /l'héliplate-forme et comprend aussi les touchers des roues à l'extérieur et tout événement au cours duquel le train d'atterrissage touche le sol sur une surface située hors de la piste/l'hélicsurface/l'héliplate-forme.
- Les atterrissages d'urgence hors aéroport sont exclus de cette catégorie.
- On doit l'utiliser dans le cas d'événements survenant pendant la phase d'atterrissage.
- Englobe les touchers à l'extérieur des hélicports, des hélicplates-formes et de tout autre secteur défini qui doit être utilisé en tout ou en partie pour l'arrivée, le départ et le mouvement sur la surface des hélicoptère (ne comprend pas les sites d'atterrissage non préparés ou naturels).

2.5. CISAILLEMENT-DU-VENT-OU ORAGE (WSTRW)


Vol-dans des conditions de cisaillement du vent ou dans un orage.

Notes d'utilisation :

- Englobe les vols dans des conditions météorologiques reliées au cisaillement du vent et/ou à un orage.
- Englobe les événements en vol reliés à la grêle.
- Englobe les événements reliés au foudroiement.
- Englobe les événements reliés à la pluie abondante (pas seulement lors d'un orage).
- Le givrage et les passages dans une zone de turbulence sont codés séparément (voir les catégories Givrage (ICE) et passage dans une zone de turbulence (*TURB*)).

2.6. COLLISION-AU SOL (GCOL)

Collision survenant pendant le roulage en direction ou en provenance d'une piste en service.

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 4 sur 21	

Notes d'utilisation :

- Englobe les collisions avec un aéronef, une personne, un véhicule terrestre, un obstacle, un édifice, une structure, etc., lorsque l'appareil se trouve sur une surface autre que la piste utilisée pour atterrir ou prévue pour décoller.
- Les collisions au sol résultant d'événements faisant partie des catégories Incursion sur piste (Incursion sur piste – Animal (*RI-A*), ou Incursion sur piste – Véhicule, aéronef ou personne (*RI-VAP*)) ou Manutention au sol (*RAMP*) sont exclues de cette catégorie Incursion sur piste (*RI*), Faune (*WILD*) ou Manutention au sol (*RAMP*) sont exclues de cette catégorie.

Remarque : la circulation englobe la circulation au sol et en vol pour les giravions/hélicoptère sur les voies de circulation désignées.

2.7. COLLISION AVEC DES OBSTACLES LORS DU DÉCOLLAGE ET DE L'ATTERRISSAGE (CTOL)

Collision avec des obstacles, lors du décollage ou de l'atterrissage en vol.

Notes d'utilisation :


- Pour tous les aéronefs (à l'exception des giravions), qui doivent seulement être utilisés dans les cas où l'équipage connaissait l'emplacement véritable de l'obstacle, mais où l'espacement avec la trajectoire de vol de l'aéronef était inadéquat.
- Englobe les contacts avec les obstacles, comme la végétation, les arbres et les murs, les amoncellements de neige, les câbles électriques, les fils à télégraphe et les antennes, les plates-formes de forage en mer, les bâtiments et les structures maritimes, les structures sur terre et les édifices.
- Englobe les collisions lors du décollage et de l'atterrissage avant et après mise en stationnaire.
- Englobe les obstacles dans l'eau lors du décollage dans l'eau (p. ex. vagues, mise en place, navires, nageurs).
- Ne doit pas être utilisé pour les événements classés dans Impact sans perte de contrôle (*CFIT*), Perte de contrôle – En vol (*LOC-I*) ou Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) (*SCF-PP*).

2.8. CONTACT ANORMAL AVEC LA PISTE (ARC)

Tout atterrissage ou décollage se traduisant par un contact anormal avec la piste ou la surface d'atterrissage.

Notes d'utilisation :

- Les événements comme les atterrissages durs, les atterrissages longs/rapides, les atterrissages décentrés, les atterrissages en crabe, les touchers des roues du train avant en premier, les contacts queue-sol ainsi que les contacts extrémité d'aile-sol et nacelle-sol sont inclus dans cette catégorie.
- Les atterrissages train rentré sont également enregistrés ici. Cependant, en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'un système ou d'un composant ayant occasionné un

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 5 sur 21	

atterrissage train rentré, l'événement est également codé dans la catégorie appropriée de panne ou de mauvais fonctionnement de ce système ou composant.

- Il ne faut pas utiliser cette catégorie pour les contacts avec la piste après une perte de contrôle, p. ex., un contact avec la piste après un décollage.
- Les événements au cours desquels il y a affaissement du train pendant la course au décollage ou à l'atterrissage ne sont pas inclus ici, sauf si une condition figurant dans les notes d'utilisation ci-dessus prévaut.

Remarque : Tout au long du présent document, les termes piste ou aire d'atterrissage sont utilisés dans leur sens le plus large et ils englobent les pistes, les bandes d'atterrissage, les voies navigables, les aires d'atterrissage non aménagées et les plates-formes d'atterrissage (lesquelles peuvent inclure les plates-formes de forage en mer, les toits d'édifice, les routes, les navires et les champs) ou d'autres aires d'atterrissage prévues.

Remarque : Cela ne comprend pas les atterrissages durs/lourds après une autorotation d'urgence hors-piste alors qu'il n'y avait aucune intention d'atterrir avant que l'autorotation ait commencé.

Remarque : Comprend tout rotor qui heurte la surface d'atterrissage envisagée lors du décollage et de l'atterrissage. Toutefois, les collisions avec les obstacles lors du décollage et de l'atterrissage, comme des arbres ou des murs, devraient être codés dans le Collision avec des obstacles lors du décollage et de l'atterrissage (*CTOL*).

Remarque : Ne comprend pas l'atterrissage hors-piste de planeurs.

2.9. DÉCOLLAGE PAR INADVERTANCE-DANS-DES-CMVI-(UIMC)

Décollage par inadvertance dans des Conditions Météorologique de Vol aux Instruments (CMVI)

Notes d'utilisation

- Peut être utilisé comme précurseur de l'Impact sans perte de contrôle (*CFIT*), Perte de contrôle – En vol (*LOC-I*) ou Vol à basse altitude (*LALT*).
- Applicable si le pilote volait en fonction des règles de vol à vue (*VFR*), telles que définies dans le RANT 2 – Règles de l'air – de la Convention relative à l'aviation civile internationale pour n'importe laquelle des raisons que le pilote s'est retrouvé en *UIMC*.
- Doit seulement être utilisé lorsqu'il y a une perte des références visuelles.
- Peut être utilisé si le pilote est qualifié pour voler en *IMC* dans un aéronef qualifié lorsque la perte de références visuelles est directement liée à un résultat négatif en matière de sécurité.

2.10 ERREURS DE NAVIGATION (NAV)

Événements mettant en cause la navigation inappropriée d'un aéronef au sol ou en vol

Notes d'utilisation :


Comprend :



- Les erreurs de navigation latérale dues à une mauvaise utilisation de NAVAID ou à des systèmes de navigation de l'aéronef mal programmés
- Les incursions dans un espace aérien dues à une erreur de navigation, au doute sur la position, à une planification inappropriée, ou tout manquement aux procédures à suivre avant d'entrer dans un espace aérien
- Ne pas avoir suivi avec précision les signaux de navigation (latérale ou verticale)
- Dépassements d'altitudes, de niveaux (voir les exceptions indiquées ci-dessous)
- Dévier des autorisations de dégagement de l'ATC et de l'ATM ou des procédures publiées (SID/DP, STAR, procédures d'approche, procédures de vol à vue indiquées sur les cartes)
- Mauvaise communication ou non-respect des autorisations ou des restrictions lors des manœuvres exécutées sur la surface de l'aérodrome, notamment :
 - Circuler au sol ou remorquer un aéronef sur une voie de circulation ou une piste non assignée [voir la section sur les recoupements, ci-dessous]
 - Circuler au sol ou exploiter un aéronef dans une zone d'accès restreint de l'aérodrome [rampe de chargement, la rampe de transporteur aérien, la rampe de l'aviation générale, la rampe militaire, les voies de circulation ou les pistes dont l'accès est restreint selon l'envergure ou la masse de l'aéronef, etc.) ;
 - Exécuter des décollages, des décollages interrompus ou des atterrissages sur une piste non assignée ou une piste fermée (voir les exceptions ci-dessous)
 - Exécuter des approches vers ou des atterrissages sur une piste non assignée ou en se trompant d'aérodrome
- Une incursion sur une voie de circulation (à l'exception des cas de perte de contrôle au sol ou d'une sortie intentionnelle de la voie de circulation pour éviter une collision)

Ne comprend pas :

- Les déviations exécutées intentionnellement par un commandant de bord qui exerce son privilège en cas d'urgence
- Les écarts à l'altitude ou à la route assignée pour éviter un autre aéronef à la suite d'une détection visuelle ou pour se conformer à une RA du TCAS (le code pour ces événements est MAC).
- Les écarts à l'altitude assignée ou à la trajectoire de navigation électronique à la suite d'un cisaillement du vent ou de turbulences (les codes pour ces événements sont WSTRW ou TURB)
- Les écarts latéraux et verticaux causés par une grave perte de contrôle de l'aéronef en vol (le code pour ces événements est LOC-I)
- Les incursions sur les voies de circulation dues à une perte de contrôle de l'aéronef au sol (le code pour ces événements est LOC-G)
- Les incursions sur les voies de circulation pour éviter une collision au sol (le code pour ces événements est AMAN)

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 7 sur 21	

- L'exécution de décollages, de décollages interrompus ou d'approches d'une piste occupée à cause d'une erreur de l'ATC/ATM, (le code pour ces événements est ATM, et MAC s'il en résulte une perte d'espace)
- Les erreurs de navigation à un aéroport mettant en cause des piétons ou des véhicules. Le code pour ces événements est RI s'il s'agit d'un piéton ou d'un véhicule qui, à cause d'une erreur de navigation, se retrouve sur une piste. Le code pour ces événements est RAMP si l'erreur est conforme aux notes d'utilisation de la catégorie RAMP.

Recoupement avec d'autres catégories d'événements :

- Attribuer les deux codes, NAV et MAC, si l'erreur de navigation cause une AIRPROX/perde d'espace
- Attribuer les deux codes, NAV et RI, pour toute erreur de navigation qui est conforme aux notes d'utilisation des événements codés RI, y compris les décollages et les atterrissages sans autorisations, se tromper de piste lors du décollage ou de l'atterrissage et atterrir au mauvais aéroport
- Attribuer les deux codes, NAV et RAMP, si l'erreur de navigation se produit lors d'un refoulement ou d'une opération de remorquage.

2.11. ÉVACUATION (EVAC)

Événement au cours duquel soit a) une ou des personnes sont blessées pendant une évacuation ; b) une évacuation non nécessaire est effectuée, c) l'équipement d'évacuation ne fonctionne pas comme il est nécessaire, on d) l'évacuation a été un facteur contributif au dénouement.

Notes d'utilisation

- Englobe les cas où une ou des blessures ont été subies pendant l'évacuation par une issue de secours ou par la porte principale de la cabine.
- Englobe les cas où l'évacuation en soi constitue l'accident (essentiellement, s'il n'y avait pas eu d'évacuation, il n'y aurait pas eu d'accident).
- Une évacuation non nécessaire est une évacuation ordonnée par erreur par l'équipage ou une évacuation non ordonnée.
- Utilisée seulement dans les opérations de transport de passagers utilisant des avions de la catégorie transport.
- Englobe l'évacuation à la suite d'un amerrissage forcé ou d'un atterrissage forcé auquel on peut survivre dans l'eau pourvu que l'une des conditions susmentionnées soit respectée.


2.12. ÉVÉNEMENTS-LIÉS À LA SÉCURITÉ DES-CABINES (CABIN)

Divers événements survenant dans la cabine d'avions de la catégorie transport.

Notes d'utilisation

Comprend :

- Événements liés aux bagages de cabine, à l'oxygène d'appoint, à l'absence ou au non-fonctionnement de l'équipement d'urgence de la cabine.
- Déclenchement accidentel de l'équipement d'urgence

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 8 sur 21	

- Des personnes blessées pendant qu'elles étaient dans la cabine d'un aéronef (voir les exceptions ci-dessous)

Ne comprend pas :

- Blessures subies en raison
 - d'un orage ou de cisaillement du vent, dont le code est WSTRW
 - de turbulences (excluant les turbulences causées par le cisaillement du vent ou un orage) dont le code est TURB
 - d'actes intentionnels (suicide, homicide, actes de violence, blessures que la personne s'est elle-même infligées ou attaques au laser), dont le code est SEC
 - du gel des surfaces, dont le code est ICE
- Des maladies, des urgences médicales autres que des blessures, dont le code est Médical (MED)

Recoupement avec d'autres catégories d'événements :

- Avant octobre 2013, le code pour les urgences médicales concernant des personnes autres que les membres d'équipage ou l'évacuation sanitaire d'un patient était CABIN. Le code pour toutes les urgences médicales est maintenant MED.

2.13. ÉVÉNEMENTS-LIÉS AU REMORQUAGE DE PLANEUR (GTOW)

Déclenchement prématuré, par inadvertance ou non-déclenchement lors du remorquage, emmêlement avec le câble de remorquage, perte de contrôle ou impact avec l'aéronef /le treuil de remorquage.

Notes d'utilisation :


- Applicable aux aéronefs remorqués par treuil ou par un autre aéronef ou aux aéronefs exécutant le remorquage.
- À utiliser seulement après avoir atteint la phase en vol.
- Englobe la perte de contrôle en raison de la turbulence de sillage de l'aéronef qui remorque et les événements où la vitesse aérodynamique est hors des limites lors du remorquage.

2.14. ÉVÉNEMENTS-LIÉS AUX CHARGES EXTERNES (EXTL)

Événement au cours ou à la suite d'activités reliées aux charges externes ou à la cargaison externe.

Notes d'utilisation :

- Englobe les cas où les charges externes ou l'équipement de levage des charges utilisé (p.ex. longue ligne, câble) entrent en contact avec le relief, la surface de l'eau ou les objets.
- Englobe les cas où la charge ou, en l'absence d'une charge, l'équipement de levage des charges frappe ou s'emmêle avec le principal rotor, le rotor de queue ou le fuselage de l'hélicoptère.
- Englobe les blessures du personnel de piste qui manutentionne les charges externes en raison du contact avec/le largage/du déclenchement par inadvertance de la charge externe.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
		Page 9 sur 21	

- Englobe les blessures du personnel de piste qui manutentionne les charges externes en raison de l'effet de déflexion vers le bas ou de branches qui tombent, tree, etc.
- Englobe le treuil externe, les personnes transportées à l'extérieur et les longues lignes.
- Si la préparation de la charge externe par le personnel de piste a joué un rôle, la coder aussi sous Manutention au sol (*RAMP*).
- Pannes ou mauvais fonctionnement de l'équipement de levage à bord pour la manutention des charges externes ou les systèmes de déchargement devraient être codés sous Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (*SCF-NP*), puisqu'ils sont considérés comme des systèmes de bord.

2.15. FAUNE (WILD)

Collision, risque de collision ou manœuvre d'évitement effectuée par un pilote d'aéronef pour éviter de la faune se trouvant sur une aire de mouvement ou sur une hélisurface/hélicoptère-forme en service.

Notes d'utilisation :

- Englobe les collisions avec la faune sur une piste en service ou sur toute autre aire de mouvement de l'aérodrome.
- Englobe les cas où les membres d'équipage de conduite effectuent des manœuvres d'évitement qui entraînent une collision en dehors de l'aire de mouvement de l'aérodrome ou des conséquences autres qu'une collision (p. ex., un affaissement du train)
- Les collisions avec la faune peuvent se produire à des aéroports contrôlés ou non contrôlés, ou à des sites d'atterrissage non préparés ou naturels.
- Exclut les impacts aviaires, lesquels sont codés dans la catégorie Oiseau (*BIRD*).

2.16. GIVRAGE (ICE)


Accumulation de neige, de glace, de pluie verglaçante ou de givre sur les surfaces d'un aéronef qui nuit à la maîtrise ou aux performances de cet aéronef.

Notes d'utilisation :

- Englobe les accumulations survenant en vol et au sol (c'est-à-dire, reliées au dégivrage).
- Les événements de givrage du carburateur et de l'admission sont codés dans la catégorie Problèmes reliés au carburant (*FUEL*).
- Le givrage du pare-brise, qui nuit à la visibilité, est également traité ici.
- Englobe l'accumulation de givre sur les capteurs, les antennes et sur les autres surfaces extérieures.
- Englobe l'accumulation de givre sur les surfaces extérieures, y compris celles qui sont directement devant les entrées d'air réacteur.

2.17. IMPACT SANS PERTE DE CONTROLE (CFIT)

Collision en vol ou quasi-collision avec le relief, avec un plan d'eau ou avec un obstacle sans indication de perte de contrôle.

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 10 sur 21	

Notes d'utilisation :


- Le *CFIT* n'est utilisé que pour les événements survenant pendant les phases aériennes d'un vol.
- Le *CFIT* englobe les collisions avec les objets s'élevant au-dessus de la surface (par exemple, les tours).
- Le *CFIT* peut survenir dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ou dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC).
- Englobe les cas où l'équipage de conduite est victime d'illusions visuelles (p. ex., approches vers un trou noir) qui font que l'aéronef est contrôlé au-dessus d'un relief, d'un plan d'eau ou d'obstacles.
- En cas de perte de contrôle de l'aéronef (à cause de l'équipage, des conditions météorologiques ou d'une panne de l'équipement), ne pas utiliser cette catégorie ; utiliser plutôt la catégorie Perte de contrôle – En vol (*LOC-I*).
- Dans le cas d'un événement nécessitant un vol intentionnel à basse altitude (p. ex., la pulvérisation sur des récoltes), utiliser le code de Vol à basse altitude (*LALT*) au lieu du *CFIT*.
- Ne doit pas être utilisé dans le cas d'événements où il y a impact sans perte de contrôle d'un aéronef avec pilote ou impact sans perte de contrôle d'un aéronef sans pilote. Les événements de suicides sont codés dans la catégorie Problèmes liés à la sûreté (*SEC*). Coder les mauvais fonctionnements de système, d'équipement ou de caractéristiques de commandement et de contrôle touchant un aéronef sans pilote dans la catégorie Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (*SCF-NP*) ou *LOC-I*, selon le cas.
- Ne doit pas être utilisé dans le cas d'événements mettant en cause un atterrissage trop court/trop long, lesquels sont classés dans la catégorie Atterrissage trop court/trop long (*USOS*).
- Englobe une collision avec le relief lors de la transition au vol vers l'avant.
- Pour les activités de l'hélicoptère, ne pas utiliser pour les phases de décollage et d'atterrissage, sauf si l'événement comprend une collision avec le relief sans indication de perte de contrôle lors de la transition au vol vers l'avant.

2.18. INCENDIE/FUMÉE (APRÈS-IMPACT) (F-POST)

Incendie/fumée résultant d'un impact.

Notes d'utilisation :

- Cette catégorie n'est utilisée que pour des événements où un incendie après impact a été un facteur contributif à l'occurrence.
- Cette catégorie n'est utilisée que conjointement avec une autre catégorie. Par exemple : une défaillance d'un circuit ou d'un composant qui provoque également un incendie après impact sera codée Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) (*SCF-PP*) et *F-POST* ou Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (*SCF-NP*) et *F-POST*.

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 11 sur 21	

2.19. INCENDIE/FUMÉE (SANS-IMPACT) (F-NI)

Incendie ou fumée à l'intérieur de l'aéronef ou sur ce dernier, en vol ou au sol, ne résultant pas d'un impact.

Notes d'utilisation :

- Englobe tout incendie provoqué par l'explosion d'un comburant due à une source d'inflammation accidentelle.
- Englobe tout incendie et toute fumée provoquée par une panne ou un mauvais fonctionnement d'un système ou d'un composant dans le poste de pilotage, dans la cabine des passagers ou dans la cabine de fret.
- Les explosions de non-comburants, comme l'éclatement de pneus et la rupture de cloisons étanches, sont codées dans la catégorie Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (*SCF-NP*).
- Tout incendie et toute fumée résultant d'un impact accidentel sont codés dans la catégorie Incendie/Fumée (Après Impact) (*F-POST*).

2.20. INCONNU OU INDÉTERMINÉ (UNK)

Il existe une quantité insuffisante de renseignements pour catégoriser l'événement.

Notes d'utilisation :

- Englobe les cas où les aéronefs sont portés disparus.
- Englobe les événements pour lesquels on ne dispose pas suffisamment de renseignements pour procéder à une classification ou pour lesquels on attend des renseignements additionnels en temps opportun pour effectuer une meilleure classification.

2.21. INCURSION-SUR-PISTE-ANIMAL (RI-A)

Collision avec, risque de collision ou action d'évitement entreprise par un aéronef pour éviter un animal sur une piste ou sur un héliport/hélicopter en service.

Notes d'utilisation :


- Inclut les rencontres avec des animaux sauvages sur une piste en service.
- Inclut les cas où l'équipage de conduite effectue une manœuvre d'évitement entraînant une collision hors-piste ou des conséquences autres qu'une collision (par exemple, l'effondrement du train d'atterrissage).
- Les incursions sur piste peuvent se produire dans des aéroports contrôlés ou non contrôlés.
- Exclut les sites d'atterrissage non aménagés/naturels.

2.22. INCURSION-SUR-PISTE VEHICULE, AERONEF-OU-PERSONNE (RI-VAP)

Tout événement survenant à un aéroport et relié à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans la zone protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

Notes d'utilisation :

- Provenant des Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (OACI DOC 4444)

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
		Page 12 sur 21	

- Exclut les sites d'atterrissage non préparés ou naturels.
- Exclut les événements touchant des animaux ou des oiseaux sur la piste qui sont codés Faune (WILD) ou Oiseau (BIRD).

2.23. MANŒUVRE-BRUSQUE (AMAN)

Le manœuvrage brusque intentionnel de l'aéronef par l'équipage de conduite.

Notes d'utilisation :

- Cette catégorie inclut le manœuvrage brusque de l'aéronef pour éviter une collision avec le relief, une collision avec des objets/des obstacles, des conditions météorologiques ou des aéronefs (remarque : l'effet du manœuvrage intentionnel constitue l'élément clé).
- Le manœuvrage brusque peut également occasionner une perte de contrôle ou une panne ou un mauvais fonctionnement d'un système ou d'un composant, auquel cas l'événement est codé dans les deux catégories (p. ex., *AMAN* et Perte de contrôle – En vol (LOC–I), *AMAN* et Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (*SCF–NP*) ou *AMAN* et Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) (*SCF–PP*)).
- Le manœuvrage brusque peut également survenir au sol, par exemple, lors d'une manœuvre de freinage brutal, d'un changement rapide de direction pour éviter une collision, etc.


2.24. MANUTENTION AU SOL (RAMP)

Événements survenant pendant la manutention au sol ou à la suite de celle-ci.

Notes d'utilisation :

Comprend :

- Les événements qui ont lieu pendant l'entretien courant, l'embarquement, le chargement/déchargement et le débarquement de l'aéronef
- Les événements survenant lors de l'embarquement et du débarquement alors que l'hélicoptère est en vol stationnaire
- Les défaillances ou les problèmes liés au déneigement, au dégivrage ou au déglacage de l'aéronef
- Les personnes blessées en heurtant l'hélice, le rotor principal, le rotor de queue ou les pales de soufflante
- Des événements de refoulement, de refoulement au moteur, de remorquage
- Des événements causés par le souffle des réacteurs, du rotor (déflexion vers le bas) et de l'hélice lors de manœuvres au sol
- Des erreurs de configuration avant vol d'éléments externes de l'aéronef (p. ex., chargement mal fait, portes et verrous mal sécurisés) qui par la suite causent des événements
- Toutes les aires de stationnement (rampes, porte, lieux d'arrimage)
- Des opérations exécutées aux aérodromes, héliports, héliplate-forme et sur des sites non préparés

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 13 sur 21	

Ne comprend pas :

- Les collisions qui ont lieu alors que l’aéronef se déplace par ses propres moyens à la porte, la rampe ou vers le lieu d’arrimage. Le code de ces événements est GCOL (excluant les collisions qui ont lieu lors d’un refoulement au moteur, dont le code est indiqué ici)

Recoupement avec d’autres catégories d’événements

- Si un événement implique une charge externe lors de manœuvres au sol, utiliser les deux codes : RAMP et EXTL

Cette catégorie comprend les sous-catégories suivantes :

- RAMP-CONFI (erreurs de configuration avant le vol, chargement mal fait, portes et verrous mal sécurisés)
- RAMP-EQUIP (dysfonctionnement d’équipements autour de l’avion)
- RAMP-PERS (blessures sur personnes, chute de personnes etc)
- RAMP-COL (toute collision)
- RAMP-SOUF (souffle)

2.25. MEDICAL (MED)

Événements mettant en cause des personnes malades à bord d'un aéronef


Notes d'utilisation :

Comprend :

- Les membres d’équipage qu’une maladie met dans l’incapacité d’assumer leurs fonctions
- Les urgences médicales parce qu’un membre de l’équipage ou un passager à bord de l’aéronef est malade

Ne comprend pas :

- Les blessures subies pendant le vol, dont le code est :
 - WSTRW pour les blessures résultant d’un orage ou du cisaillement du vent
 - TURB pour les blessures résultant de turbulences (excluant les turbulences dues au cisaillement du vent ou aux orages)
 - SEC pour les blessures résultant d’actes intentionnels (suicide, homicide, actes de violence, blessures que la personne s’est infligées elle-même)
 - CABIN pour toute blessure subie à bord d’un aéronef, mais qui n’a pas été causée par l’un des événements susmentionnés, notamment des entorses, des coupures ou des brûlures résultant de l’exécution d’opérations courantes dans la cabine [manutention des sacs, utilisation de l’équipement de l’office, etc.]

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 14 sur 21	

- Toute blessure, cécité temporaire ou autre incapacité causée par une attaque au laser, dont le code est SEC

Recoupement avec d'autres catégories d'événements :

- Avant octobre 2013, le code pour les urgences médicales concernant des personnes autres que les membres d'équipage ou l'évacuation sanitaire d'un patient était CABIN. Le code pour toutes les urgences médicales est maintenant MED.

2.26. OISEAU (BIRD)

Événements de collision/quasi-collision avec des oiseaux.

Notes d'utilisation :

- Peut avoir lieu dans n'importe laquelle des phases de vol.


Remarque : les impacts d'oiseaux étaient auparavant catégorisés comme étant « autres ». Les usagers peuvent souhaiter de mettre à jour leurs données historiques en remplaçant « autres » par « Oiseaux » là où il y a eu un impact avec un oiseau.

2.27. PANNE-OU MAUVAIS FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT OU D'UN-COMPOSANT (FAISANT PARTIE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR) -(SCF-PP)

Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant d'un aéronef relié au groupe motopropulseur.

Notes d'utilisation :

- Si la panne rend l'aéronef incontrôlable, elle est codée SCF-PP seulement, et non perte de contrôle (Perte de contrôle – En vol (*LOC-I*) ou Perte de contrôle – Au sol (*LOC-G*)). Cependant, si la panne ne rend pas l'aéronef incontrôlable mais entraîne une perte de contrôle, il faut coder l'événement dans les catégories SCF-PP et LOC-I ou LOC-G, le cas échéant.
- Englobe les pannes ou les mauvais fonctionnements de l'un ou l'autre des éléments suivants : hélices, système d'hélice et boîtier d'engrenage du moteur, inverseurs de poussée et contrôles du groupe motopropulseur.
- Englobe les pièces faisant partie d'un groupe motopropulseur ou se détachant d'un groupe motopropulseur.
- Englobe toutes les pannes et tous les mauvais fonctionnements, notamment celles et ceux qui sont reliés aux problèmes de maintenance ou causés par ces derniers.
- Les pannes ou le mauvais fonctionnement d'un rotor principal ou d'un système de rotor de queue, d'un système d'entraînement et des commandes de vol sont codés comme une Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (*SCF-NP*), et non pas des *SCF-PP*.
- Les problèmes suivants du groupe motopropulseur reliés au carburant sont codés dans la catégorie Problèmes reliés au carburant (*FUEL*), et non dans la catégorie *SCF-PP* : épuisement ; panne d'alimentation/mauvaise gestion ; contamination ; carburant inadéquat ; givrage du carburateur et/ou de l'admission.

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 15 sur 21	

Remarque : pour la sous-catégorisation des *SCF-PP*, une taxonomie distincte a été élaborée et est en annexe 2 au présent guide.

2.28. PANNE-OU-MAUVAIS FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT-OU D'UN-COMPOSANT (NE FAISANT PAS PARTIE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR) (SCF-NP)

Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant d'un aéronef ne faisant pas partie du groupe motopropulseur

Notes d'utilisation :

- Si la panne rend l'aéronef incontrôlable, elle est codée *SCF-NP* seulement, et non perte de contrôle (Perte de contrôle – En vol (*LOC-I*) ou Perte de contrôle – Au sol (*LOC-G*)). Cependant, si la panne ne rend pas l'aéronef incontrôlable mais entraîne une perte de contrôle, il faut coder l'événement dans les catégories *SCF-NP* et *LOC-I* ou *LOC-G*, le cas échéant.
- Les pannes ou le mauvais fonctionnement d'un rotor principal ou d'un système de rotor de queue, d'un système d'entraînement et des commandes de vol sont aussi codés ici.
- Englobe les erreurs ou les pannes des logiciels et des systèmes de bases de données.
- Englobe les pièces ne faisant pas partie du groupe motopropulseur ou se détachant d'un aéronef.
- Dans le cas des véhicules aérien non-habités, englobe la panne ou le mauvais fonctionnement de circuits ou de composants servant aux transmissions au sol ou aux communications sur un aéronef – ou de circuits ou composants de liaison de données.
- Englobe les pannes/mauvais fonctionnements du matériel des systèmes de lancement ou de récupération au sol.
- Englobe toutes les pannes et tous les mauvais fonctionnements, notamment celles et ceux qui sont reliés aux problèmes de maintenance ou causés par ces derniers.

2.29. PASSAGE-DANS UNE ZONE DE TURBULENCE (TURB)

Passage en vol dans une zone de turbulence.


Notes d'utilisation :

- Englobe la turbulence en air clair, la turbulence orographique, la turbulence mécanique et/ou la turbulence associée aux nuages.
- Les zones de turbulence de sillage sont également incluses ici.
- Les vols dans des zones de turbulence associées au cisaillement du vent ou aux orages sont codés Cisaillement du vent ou orage (*WSTRW*).
- Englobe le passage dans une zone de turbulence par un aéronef lorsqu'il est exploité près des édifices, structures et objets.

2.30. PERTE-DE-CONTRÔLE-AU-SOL (LOC-G)

Perte de contrôle de l'aéronef lorsque ce dernier est au sol

Notes d'utilisation :

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 16 sur 21	

- Utilisée uniquement pour les phases non aériennes d'un vol, c'est-à-dire les opérations au sol/de surface.
- La perte de contrôle peut être due à une piste ou à une voie de circulation contaminée (p. ex., par de la pluie, de la neige, du givre, de la neige fondante).
- Il peut également y avoir perte de contrôle pendant des opérations au sol en raison d'autres catégories d'événements. Par exemple, un événement de catégorie LOC-G peut survenir à la suite d'une panne ou d'un mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant faisant partie du groupe motopropulseur (Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) (SCF-PP)) ou ne faisant pas partie du groupe motopropulseur (Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (SCF-NP)) ou d'une manœuvre d'évitement prise lors d'une incursion sur piste (RI) ou d'un impact avec la faune (WILD). En pareils cas, l'événement est codé dans les deux catégories (p. ex., LOC-G et SCF-PP, LOC-G et SCF-NP, LOC-G et RI ou LOC-G et WILD).
- Ne pas utiliser lorsqu'une défaillance mécanique a rendu l'aéronef incontrôlable.


2.31. PERTE-DE-CONTRÔLE-EN-VOL-(LOC-I)

Perte de contrôle de l'aéronef lorsque ce dernier est en vol ou déviation de la trajectoire de vol prévue en vol

La perte de contrôle en vol est une manifestation extrême d'une déviation par rapport à la trajectoire de vol prévue. L'expression perte de contrôle peut ne s'appliquer qu'à certains cas où une déviation involontaire a eu lieu.

Notes d'utilisation :

- Utilisée uniquement pour les phases aériennes d'un vol où il y a eu perte de contrôle de l'aéronef.
- Il peut y avoir perte de contrôle dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ou dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC).
- La perte de contrôle en vol peut survenir à la suite d'une manœuvre volontaire (p. ex., un exercice de décrochage/vrille).
- Les événements nécessitant la configuration de l'aéronef (p. ex., des volets, des bords de bord d'attaque, des systèmes de bord, etc.) sont inclus ici.
- Les décrochages sont considérés comme une perte de contrôle et ils sont inclus ici.
- Les événements impliquant des hélicoptères habités et sans pilote (y compris les multi rotors) qui présentent un phénomène de chute avec puissance ou une descente avec puissance jusqu'au contact avec le sol sont codés ici, ainsi que comme Contact Anormal avec la Piste (ARC) s'ils surviennent lors d'un atterrissage ou d'un décollage normal. Les opérations d'hélicoptère avec charge externe entraînant une perte de contrôle liée à la charge externe doivent être codées à la fois comme Perte de Contrôle en Vol (LOC-I) et comme Événements liés à la Charge Externe (EXTL)
- Englobe la « Perte d'efficacité du rotor de queue » du giravion.
- Englobe la perte de contrôle lors de la pratique ou de l'autorotation d'urgence.

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 17 sur 21	

- Englobe les oscillations induites ou aidées par le pilote.
- Dans le cas des événements liés aux aéronefs non habités, englobe les situations dangereuses, notamment la déviation de la trajectoire de vol prévue accompagnée de la perte anticipée ou non de la liaison de données. Toutefois, si la perte de la liaison de données est directement liée à la panne ou au mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant, il faut seulement utiliser le code de la catégorie Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (SCF–NP).
- Les événements reliés au givrage qui occasionnent également une perte de contrôle sont codés dans les catégories LOC–I et Givrage (ICE)).
- Si la perte de contrôle est une conséquence directe d'une panne ou d'un mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (SCF), l'événement est codé dans les catégories Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (SCF–NP) ou Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) (SCF–PP) seulement. Cependant, une perte de contrôle peut suivre des pannes moins importantes d'un circuit ou d'un composant et, en pareil cas, être codée dans les deux catégories.
- Les événements reliés à la vision de l'équipage de conduite (par exemple, les événements reliés à l'approche d'un trou noir ou au voile blanc) au cours desquels l'aéronef percute le relief, un plan d'eau ou des obstacles sans qu'il y ait eu perte de contrôle, sont codés dans la catégorie Impact sans perte de contrôle (CFIT), et non dans la catégorie LOC–I.

2.32. PERTE-DES-CONDITIONS DE LEVAGE EN ROUTE (LOLI)


Atterrissage en route en raison de la perte des conditions de levage.

Notes d'utilisation :

- Seulement applicable aux aéronefs qui se fient à la portance statique pour maintenir ou augmenter l'altitude du vol, notamment les planeurs de vol à voile, les planeurs, les deltaplanes et les parapentes, les ballons et les dirigeables.
- Toutes les formes de portance statique doivent être considérées, y compris la portance atmosphérique, notamment des ondes orographiques, thermiques, de relief et une zone de convergence, et la portance de flottabilité notamment du gaz plus léger que l'air ou de l'air chaud.
- Englobe aussi les motoplaneurs et les parapentes motorisés s'ils fonctionnent selon des conditions de portance atmosphérique statique et que le moteur ne peut être mis en marche.
- Si l'aéronef volait intentionnellement à basse altitude au-dessus du relief, utiliser Vol à basse altitude (LALT) à la place (les cas typiques ont lieu avec les planeurs lors de vols de compétition).

2.33. PROBLÈMES RELIÉS À LA SURETE (SEC)

Actes criminels ou reliés à la sureté qui donnent lieu à des accidents ou à des incidents (en vertu du RANT-13).

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
		Page 18 sur 21	

Notes d'utilisation :


- Alors que les actes reliés à la sureté peuvent donner lieu à des accidents selon la définition du RANT 13, certains organismes ne les considèrent pas comme des accidents. Peu importe, ces événements ont des conséquences similaires au sens où ils occasionnent de graves blessures ou la mort d'une ou de plusieurs personnes et/ou des dommages importants aux aéronefs, c'est pourquoi ils sont classés dans la catégorie des événements reliés à la sureté à titre préventif seulement.
- Parmi les exemples, on compte : a) les détournements et/ou les vols d'aéronefs ; b) l'interférence auprès d'un membre d'équipage (p. ex., des passagers indisciplinés) ; c) l'interférence avec les commandes de vol ; d) la sureté sur les aires de trafic/les pistes/les voies de circulation ; e) le sabotage ; f) le suicide ; et g) les actes de guerre.

2.34. PROBLÈMES RELIÉS AU-CARBURANT (FUEL)

Un ou plusieurs groupes motopropulseurs présentent une puissance de sortie réduite ou nulle en raison d'un épuisement en carburant, d'une panne d'alimentation en carburant ou d'une mauvaise gestion du carburant, d'une contamination du carburant ou de l'utilisation d'un carburant inadéquat, ou encore du givrage du carburateur et/ou de l'admission.

Notes d'utilisation :

- Les définitions suivantes reliées au carburant sont fournies à titre d'éclaircissements :
 - Épuisement : il ne reste aucun carburant utilisable à bord de l'aéronef.
 - Panne d'alimentation/mauvaise gestion : il reste du carburant utilisable à bord de l'aéronef, mais il ne peut être acheminé aux moteurs.
 - Contaminant : toute substance étrangère (par exemple : de l'eau, de l'huile, de la saleté, du sable, des insectes) présente dans le type adéquat de carburant pour un ou des groupes motopropulseurs donnés.
 - Carburant inadéquat : le carburant fourni au ou aux groupes motopropulseurs est inadéquat, par exemple : du carburant Jet A dans un groupe motopropulseur à pistons, du carburant ayant un indice d'octane de 80 dans un groupe motopropulseur nécessitant du carburant ayant un indice d'octane de 100.
- Englobe les problèmes reliés au carburant provoqués par l'équipage de conduite ou l'équipe au sol ne résultant pas de défaillances mécaniques. Les interruptions d'alimentation en carburant causées par des défaillances mécaniques sont codées ailleurs en tant que pannes d'un circuit ou d'un composant ne faisant pas partie du groupe motopropulseur ou faisant partie du groupe motopropulseur (Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) (SCF-NP) ou panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) (SCF-PP)), le cas échéant.
- On les utilise également lorsque le carburant inadéquat provoque une défaillance du groupe motopropulseur (p. ex., par une détonation). Dans ce cas, on doit utiliser le code FUEL, et non la catégorie Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant-faisant partie du groupe motopropulseur (SCF-PP).

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
		Page 19 sur 21	

- Englobe des cas où il y avait un risque élevé de panne de carburant, mais où il n'y a pas eu de perte de puissance réelle.
- Inclut l'épuisement des batteries utilisées comme source d'énergie pour les propulseurs (par exemple, avions à propulsion électrique), y compris les avions sans pilote.

2.35. SORTIE DE PISTE (RE)

Sortie accidentelle de la piste ou sortie en bout de piste

Notes d'utilisation :

- Ne s'applique que pendant la phase de décollage ou d'atterrissage.
- La sortie peut être intentionnelle ou non. Par exemple, on peut effectuer volontairement une sortie pour éviter une collision qui aurait pu être occasionnée par une incursion sur piste. En pareil cas, il faut coder les deux catégories.
- Utiliser la RE dans tous les cas où l'avion a quitté la piste/l'héli-surface/l'héli-plate-forme peu importe si la sortie était la conséquence d'un autre événement ou non.

2.36. VOL A BASSE ALTITUDE (LALT)

Collision ou quasi-collision avec des obstacles/des objets/le relief pendant un vol intentionnel près de la surface du sol (à l'exclusion des phases de décollage ou d'atterrissage)


Notes d'utilisation :

- Le terme « relief » englobe : les plans d'eau, la végétation, les roches et les autres éléments naturels se trouvant au sol ou poussant dans le sol.
- Englobe les démonstrations exagérées, les vols à basse altitude, les acrobaties aériennes, les vols de tourisme, les vols de démonstration, les inspections aériennes, le minage d'avalanches, le treuil pour les humains ou le délesteur de charges humaines, les activités de recherche et de sauvetage, l'épandage aérien, les activités intentionnelles des hélicoptères près des obstacles lors du travail aérien et le vol à vue forcé (plongeon dans des conditions de visibilité réduite).
- Englobe également le vol à proximité immédiate des montagnes, à l'intérieur de canyons fermés et les vols semblables au cours desquels la capacité aérodynamique des avions ne suffit pas à éviter les impacts.
- S'il y a une perte de contrôle pendant des vols à basse altitude, les catégories Perte de contrôle – En vol (*LOC-I*) et *LALT* sont codées.

Remarques : sauf la phase de taxi aérien du vol des hélicoptères sur les voies de circulation désignées.

2.37. EVENEMENT LIE AUX MATIERES DANGEREUSES (DGE)

Tout événement lié aux éléments explosifs ou aux matières dangereuses embarqués (munitions, système pyrotechnique, gaz, fret ...) Portant atteinte à la sécurité de l'avion (explosion, embrasement à bord, conditionnement, manipulation incorrects, ...) ou à celle de son environnement (tir intempestif d'une munition ...).

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 02	EDITION N° 01 – 20/01/2026 REVISION N° 00 – 20/01/2026
			Page 20 sur 21	

2.38. AUTRE (OTHR)

Tout événement non traité dans une autre catégorie.



GUIDE - SSP

ANAC-TOGO/SSP/GUID 003


**MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE
DES OCCURRENCES ET DES PHASES
DE VOL**

CHAPITRE 02

EDITION N° 01 – 20/01/2026
REVISION N° 00 – 20/01/2026

Page 21 sur 21

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE BLANCHE

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 3	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
		Page 1 sur 6	

CHAPITRE 03 : DÉFINITION DES TAXONOMIES DES PHASES DE VOL

Les différentes phases de vol définies sont les suivantes :

3.1. ATTENTE (STD)

Avant le refoulement ou le roulage, ou après l'arrivée à la porte d'embarquement, sur l'aire de trafic ou sur l'aire de stationnement, lorsque l'aéronef est immobile.

Cette phase de vol comporte les sous-phases suivantes :

- Moteur ou moteurs à l'arrêt.
- Démarrage du ou des moteurs.
- Fonctionnement du ou des moteurs.
- Arrêt complet du ou des moteurs.

Notes d'utilisation :

Un arrêt complet du ou des moteurs commence au début de la séquence d'arrêt et se termine lorsque le ou les moteurs cessent de tourner.

3.2. REFOULEMENT/REMORQUAGE (PBT)

L'aéronef se déplace depuis la porte d'embarquement, sur l'aire de trafic ou sur l'aire de stationnement à l'aide d'un véhicule de remorquage [remorqueur].

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :

- Moteur ou moteurs à l'arrêt, avec aide.
- Démarrage du ou des moteurs, avec aide.
- Fonctionnement du ou des moteurs, avec aide.
- Arrêt complet du ou des moteurs, avec aide.


Notes d'utilisation :

- Le déplacement sans aide depuis la porte d'embarquement ou sur l'aire de trafic fait partie de la phase de roulage (TXI).
- Un arrêt complet du ou des moteurs commence au début de la séquence d'arrêt et se termine lorsque le ou les moteurs cessent de tourner.

3.3. ROULAGE (TXI)

Avant de décoller ou après avoir atterri, l'aéronef se déplace par ses propres moyens à la surface de l'aérodrome.

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 3	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
		Page 2 sur 6	

- Refoulement au moteur : a lieu lorsque l'aéronef, par ses propres moyens, va en marche arrière à partir de la position d'attente ou de stationnement.
- Roulage jusqu'à la piste : Débute lorsque l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens, en quittant la porte d'embarquement, l'aire de trafic ou l'aire de stationnement, et se termine lorsqu'il atteint la piste.
- Roulage jusqu'à la position de décollage : De l'entrée de l'aéronef sur la piste jusqu'à ce que ce dernier atteigne la position de décollage.
- Roulage à partir de la piste : Débute lorsque l'aéronef quitte la piste d'atterrissage et se termine à son arrivée à la porte d'embarquement, à l'aire de trafic ou à l'aire de stationnement, lorsque l'aéronef cesse de se déplacer par ses propres moyens.

Notes d'utilisation :

- Tout au long du présent document, les termes piste ou aire d'atterrissage sont utilisés dans leur sens le plus large et ils englobent les pistes, les bandes d'atterrissage, les voies navigables, les aires d'atterrissage non aménagées et les plates formes d'atterrissage (lesquelles peuvent inclure les plates formes de forage en mer, les toits d'édifice, les routes, les navires et les champs) ou d'autres aires d'atterrissage prévues.
- Le roulage inclut la circulation en vol rasant, dans le cas de giravions.

3.4. DÉCOLLAGE (TOF)


À partir de l'application de la puissance de décollage, en passant par la rotation et jusqu'à une altitude de 35 pieds au-dessus de l'altitude de la piste.

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :

- Décollage. À partir de l'application de la puissance de décollage, en passant par la rotation et jusqu'à une altitude de 35 pieds au-dessus de l'altitude de la piste ou jusqu'à une commande de rentrée du train, à la première éventualité.
- Décollage interrompu. Pendant le décollage, à partir du moment où la décision d'interrompre le décollage est prise jusqu'à ce que l'aéronef commence à rouler à partir de la piste.

Note d'utilisation :

- Dans le cas d'opérations en giravion, revenir pour atterrir est considéré comme un décollage interrompu.
- La phase de décollage pour les activités des giravions peut inclure le vol vers l'arrière de l'hélicoptère.
- Pour les activités des giravions, le décollage fait aussi l'objet de l'atteinte d'une pente de montée positive et d'une vitesse de décollage appropriée déterminée grâce au Manuel de vol de l'hélicoptère.
- Dans le cas des systèmes d'aéronefs sans pilote, englobe le lancement au moyen de tout système ou de toute méthode, y compris les systèmes comme une catapulte.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 3	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
		Page 3 sur 6	

3.5. MONTÉE INITIALE (ICL)

À partir de la fin de la sous phase de décollage jusqu'à la première réduction de puissance prescrite, ou jusqu'à ce que l'aéronef atteigne 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de la piste ou le circuit d'aérodrome en VFR, à la première éventualité.

3.6. MONTÉE EN ROUTE (ENR)

Règles de vol à vue (VFR) : À partir de la fin de la montée initiale, pendant toute la durée de la croisière et de la descente contrôlée, jusqu'à l'altitude du circuit d'aérodrome en VFR ou jusqu'à 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de la piste, à la première éventualité.

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :


- Montée jusqu'à l'altitude de croisière : IFR : À partir de la fin de la montée initiale jusqu'à l'arrivée à l'altitude de croisière initiale assignée. VFR : À partir de la fin de la montée initiale jusqu'à l'altitude de croisière initiale.
- Croisière : Tout segment de vol en palier après l'arrivée à l'altitude de croisière initiale, jusqu'au début de la descente vers la destination.
- Changement de l'altitude de croisière : Toute montée ou descente pendant la croisière, après la montée initiale jusqu'à l'altitude de croisière, mais avant la descente vers la destination.
- Descente : IFR : Descente à partir de l'altitude de croisière jusqu'au repère d'approche initiale (IAF) ou jusqu'à l'entrée dans le circuit d'aérodrome en VFR. VFR : Descente à partir de l'altitude de croisière jusqu'à l'entrée dans le circuit d'aérodrome en VFR ou jusqu'à 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de la piste, à la première éventualité.
- Attente : Exécution d'une manœuvre prédéterminée (habituellement un circuit de piste de course ovale) gardant l'aéronef à l'intérieur d'un espace aérien mentionné en attendant une autorisation subséquente. Cette sous phase traite également de la descente pendant l'attente.

3.7. MANOEUVRES (MNV)

Opérations aériennes à basse altitude/acrobatiques

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :

- Acrobaties aériennes : Toute manœuvre intentionnelle qui fait que l'assiette en tangage d'un aéronef dépasse 30 degrés ou que l'inclinaison de ce dernier dépasse 60 degrés, ou les deux, ou qui donne lieu à une accélération anormale de l'aéronef (habituellement associée à un spectacle aérien et à un vol militaire, ou à des vols d'entraînement connexes).
- Vol à basse altitude : Vol à basse altitude intentionnel non relié à un atterrissage ou à un décollage, habituellement en préparation ou lors de travaux d'observation, d'une démonstration, de travaux de photographie, de travaux d'épandage aérien, d'un

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 3	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
		Page 4 sur 6	

entraînement, de vols de tourisme, de vols de démonstration ou d'une autre activité similaire. Dans le cas de giravions, le vol à basse altitude englobe également le vol en stationnaire (non relié à l'atterrissage ou au décollage) et la manutention de charges externes.

3.8. APPROCHE (APR)

Règles de vol aux instruments (IFR) : À partir du repère d'approche initiale (IAF) jusqu'au début de l'arrondi. Règles de vol à vue (VFR) : À partir du point d'entrée dans le circuit d'aérodrome en VFR ou 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de la piste, jusqu'au début de l'arrondi.

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :

- Approche initiale (IFR) : De l'IAF au repère d'approche finale (FAF).
- Approche finale (IFR) : Du FAF jusqu'au début de l'arrondi.
- Circuit—Étape en vent arrière (VFR) : Trajectoire de vol (se trouvant habituellement à 1 000 pieds au-dessus de la piste) qui commence par le travers de l'extrémité départ de la piste et se poursuit parallèlement à cette dernière dans la direction opposée à l'atterrissage, pour se terminer à l'amorce du virage vers l'étape de base.
- Circuit—Étape de base (VFR) : À partir du début du virage à la fin de l'étape en vent arrière jusqu'au début du virage en finale.
- Circuit—Étape finale (VFR) : À partir du début du virage en vue d'intercepter le prolongement de l'axe de la piste, normalement à la fin de l'étape de base, jusqu'au début de l'arrondi. Inclut les approches VFR directes.
- Circuit—Vent de travers (VFR) : Trajectoire de vol du circuit d'aérodrome en VFR qui est perpendiculaire à la piste d'atterrissage, traverse l'extrémité départ de la piste et rejoint l'étape en vent arrière.
- Approche interrompue/Remise des gaz : À partir de la première application de la puissance après que l'équipage a choisi d'effectuer une approche interrompue ou une remise des gaz, jusqu'à ce que l'aéronef entre de nouveau dans la séquence d'un circuit d'aérodrome en VFR (remise des gaz) ou jusqu'à ce qu'il atteigne l'IAF pour une autre approche (IFR).


Note d'utilisation :

- La phase de montée en route (ENR) comporte une procédure d'attente exécutée à l'IAF.

3.9. ATTERRISSAGE (LDG)

À partir du début de l'arrondi jusqu'à ce que l'aéronef quitte la piste d'atterrissage ou s'immobilise sur celle-ci, ou encore lorsqu'il y a application de la puissance de décollage dans le cas d'un posé-décollé.

Cette phase de vol comporte les sous phases suivantes :

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	CHAPITRE 3	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 5 sur 6	

- Arrondi : Transition entre l'assiette en piqué et l'assiette en cabré, juste avant l'atterrissage, jusqu'au toucher des roues.
- Course à l'atterrissage : Après le toucher des roues, jusqu'à ce que l'aéronef quitte la piste d'atterrissage ou s'immobilise, à la première éventualité.
- Atterrissage interrompu après prise de contact : lorsqu'un vol est tenté après une prise de contact (réussi ou non). Cela ne comprend pas la portion du décollage d'un posé-décollé.

Note d'utilisation :

- Dans le cas de giravions, inclut les atterrissages verticaux et glissés.
- Dans le cas des aéronefs sans pilote, englobe les méthodes d'atterrissage ou de récupération non conventionnelles, comme l'utilisation d'un câble ou d'un parachute, un décrochage par enfoncement ou d'autres méthodes.

3.10. DESCENTE D'URGENCE (EMG)

Descente contrôlée pendant toute phase en vol en réaction à une situation d'urgence perçue.

3.11. DESCENTE NON-CONTROLÉE (UND)

Descente pendant toute phase en vol au cours de laquelle on ne conserve pas la maîtrise de l'aéronef.

Note d'utilisation :

- Dans le cas des aéronefs sans pilote, englobe toute partie du vol après l'arrêt intentionnel ou non du vol, comme après la défektivité ou la défaillance d'un système/composant, ou une perte de contrôle en vol.

3.12. APRÈS IMPACT (PIM)


Toute partie d'un vol qui a lieu après un impact avec une personne, un objet, un obstacle ou le relief.

Note d'utilisation :

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une phase de vol en soi, cette phase est ajoutée pour permettre une reconstitution précise de la séquence des événements survenus lors d'incidents. Par exemple, pour tenir compte d'un incendie après impact.

3.13. INCONNU (UNK)

Impossible de déterminer la phase de vol à partir des renseignements disponibles.

	GUIDE - SSP		ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL		CHAPITRE 3	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
			Page 6 sur 6	

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE BLANCHE



ANNEXE

A.1. EXEMPLE DE REGROUPEMENT OPERATIONNEL DE CATEGORIES DES OCCURRENCES

En vol

MANŒUVRE BRUSQUE	AMAN
AIRPROX/AVERTISSEMENT TCAS/PERTE D'ESPACEMENT/COLLISION/QUASI-COLLISION ENVOL	MAC
IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE	CFIT
PROBLÈMES RELIÉS AU CARBURANT	FUEL
ÉVÉNEMENTS LIÉS AU REMORQUAGE DE PLANEUR	GTOW
PERTE DE CONTRÔLE – EN VOL	LOC-I
PERTE DES CONDITIONS DE LEVAGE EN ROUTE	LOLI
VOL À BASSE ALTITUDE	LALT
ERREURS DE NAVIGATION	NAV
DÉCOLLAGE PAR INADVERTANCE DANS DES CMVI	UIMC

Aéronef

INCENDIE/FUMÉE (SANS IMPACT)	F-NI
PANNE OU MAUVAIS FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT OU D'UN COMPOSANT (NE FAISANT PAS PARTIE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR)	SCF-NP
PANNE OU MAUVAIS FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT OU D'UN COMPOSANT (FAISANT PARTIE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR)	SCF-PP

Opérations au sol

ÉVACUATION	EVAC
INCENDIE/FUMÉE (APRÈS IMPACT)	F-POST
COLLISION AU SOL	GCOL
MANUTENTION AU SOL	RAMP
PERTE DE CONTRÔLE – AU SOL	LOC-G
ERREURS DE NAVIGATION	NAV



SORTIE DE PISTE	RE
INCURSION SUR PISTE	RI
FAUNE	WILD

Divers

OISEAU	BIRD
ÉVÉNEMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ DES CABINES	CABIN
ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CHARGES EXTERNES	EXTL
MÉDICAL	MED
AUTRE	OTHR
PROBLÈMES RELIÉS À LA SÉCURITÉ	SEC
INCONNU OU INDÉTERMINÉ	UNK
EVENEMENT LIE AUX MATIERES DANGEREUSES	

Non liés aux aéronefs

AÉRODROME	ADRM
ATM/CNS	ATM

Décollage et atterrissage

CONTACT ANORMAL AVEC LA PISTE	ARC
COLLISION AVEC DES OBSTACLES LORS DU DÉCOLLAGE ET DE L'ATTERRISSAGE	CTOL
ATTERRISSAGE TROP COURT/TROP LONG	USOS

Conditions météorologiques

GIVRAGE	ICE
PASSAGE DANS UNE ZONE DE TURBULENCE	TURB
CISAILLEMENT DU VENT OU ORAGE	WSTRW



GUIDE - SSP


ANAC-TOGO/SSP/GUID 003

**RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA
TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES
PHASES DE VOL**

ANNEXE 1

EDITION N° 01 – 20/02/2026
REVISION N° 00 –20/02/2026

Page 3 sur 3

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	ANNEXE 2	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
			Page 1 sur 6

A2. LA SOUS CATEGORISATION DES SCF–PP

1. PERÇAGE PAR BRÛLURE DU CARTER (SCF–PP–CB)

Pénétration locale du carter provoquée par un point de surchauffe appliqué localement sur la paroi externe du carter à la suite d'une défectuosité interne du moteur (p. ex. fuite d'un injecteur carburant, feu à l'intérieur d'un boîtier de roulement, combustion d'une pièce en titane).

Remarques sur l'utilisation :

- Les cas de perçage par brûlure se distinguent des cas de rupture par l'absence de toute libération explosive de gaz à haute pression.
- Les événements mettant en cause les composants d'un boîtier d'entraînement des accessoires font également partie de cette catégorie ; par exemple, un feu de puisard qui se propage intérieurement et qui provoque le perçage par brûlure d'un tuyau ou qui met le feu à un boîtier d'engrenages.
- L'aspect essentiel, qu'il s'agisse de composants situés dans la trajectoire des gaz primaire ou d'accessoires, est que le feu prenne naissance à la suite d'une défectuosité interne et qu'il provoque subséquemment le perçage par brûlure d'un tuyau, d'un carter ou d'un boîtier d'engrenages pour atteindre les régions externes.

NOTA : Une cause fréquente de perçage par brûlure du carter est une pénétration localisée provoquée par une défectuosité d'un injecteur carburant.

2. RUPTURE DE CARTER (SCF–PP–CR)

Rupture soudaine d'un carter ou autre contenant à haute pression qui provoque une libération de gaz à haute pression dans la cavité sous le capot moteur.

Remarques sur l'utilisation :


- Les ruptures de carter provoquer par les débris d'une panne non confinée d'un composant en rotation n'entrent pas dans cette catégorie.
- Les ruptures de carter comprennent les événements qui surviennent à la suite de criques de fatigue, de même que les ruptures provoquées par une défectuosité secondaire (p. ex. projection de flammes).

3. FUITE D'AIR / SURCHAUFFE D'UN COMPARTIMENT (SCF–PP–COAL)

Fuite d'air à haute pression ou température provoquée par une défectuosité du carter ou du réseau de conduits d'air situé à l'intérieur de la nacelle ou du pylône.

4. SÉPARATION DU CAPOT (SCF–PP–CS)

Séparation des composants de la nacelle comme les entrées d'air, les capots, les inverseurs de poussée, les tuyères, etc.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	ANNEXE 2	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 2 sur 6	

Remarques sur l'utilisation :

- Les événements provoqués par une collision au sol sont exclus.

5. DÉTECTION ET INTERVENTION À LA SUITE D'UNE PANNE MOTEUR (SCF-PP-EFRR)

Événement qui survient à la suite d'une défectuosité d'un seul élément du système de propulsion (y compris un système d'hélice) qui, par lui-même, n'aurait pas mis en péril l'aéronef, mais qui a été empiré par une intervention sous-optimale (p. ex. l'équipage n'a pas effectué la liste de vérifications ou les tâches de vol normales).

Remarques sur l'utilisation :

- Sont exclus les cas d'erreur ou de négligence grossière (comme de décider de décoller en sachant qu'un moteur est en panne).

NOTA: Un exemple est un arrêt moteur en vol suivi par l'inaptitude de l'équipage à maintenir la vitesse, ce qui provoque un décrochage et une perte de maîtrise de l'appareil.

6. EMBALLEMENT DU MOTEUR (SCF-PP-EOS)

Accélération des composants en rotation d'un moteur supérieure à la limite de vitesse stipulée dans la fiche technique du certificat de type.

7. SÉPARATION DU MOTEUR (SCF-PP-ES)

Séparation du moteur, avec ou sans le mât/pylône du moteur ou la structure de fixation.

Remarques sur l'utilisation :

- Les événements provoqués par une collision au sol sont exclus.

8. INDICATION FAUSSE OU TROMPEUSE (SCF-PP-FMI)


Indication relative au groupe moteur ou à l'hélice qui est significativement différente de la réalité, au point où le pilote a pu se rendre compte de la différence ou que celle-ci a été révélée par une enquête subséquente.

Remarques sur l'utilisation :

- Comprend des indications de paramètres supérieures ou inférieures à la réalité, ou complètement absentes, de même que les avertissements ou alarmes intempestifs ou absents.

9. FUITE DE LIQUIDE INFLAMMABLE (SCF-PP-FFL)

Fuite de carburant, d'huile ou de liquide hydraulique à l'intérieur du pylône ou du compartiment étanche, ou sous les capots moteur, qui est susceptible de provoquer un incendie.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	ANNEXE 2	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 3 sur 6	

Remarques sur l'utilisation :

- Les fuites recueillies des carénages et des composants qui sont drainées directement à l'extérieur au moyen d'un tuyau d'évacuation prévu à cette fin sont exclues, de même que les fuites goutte à goutte et les suintements.

10. PANNE NON-CONFINÉE DE BOÎTIER D'ENGRENAGES ET DE DÉMARREUR (SCF-PP-GBXU)

Libération à l'extérieur de la nacelle moteur de débris en provenance du boîtier d'engrenages et/ou du démarreur.

Remarques sur l'utilisation :

- Les autres types de panne du boîtier d'engrenages et/ou du démarreur sont consignés sous la rubrique « Autre panne moteur ».

11. ARRÊT EN VOL (SCF-PP-IFSD)

Arrêt de fonctionnement d'un moteur entre le moment du cabrage au décollage et celui du toucher des roues à l'atterrissage. Ralentissement du moteur à un régime inférieur au régime de ralenti, que le phénomène se produise de son propre fait, qu'il soit commandé par l'équipage ou causé par une influence externe.

Remarques sur l'utilisation :


- Sont exclus:
 - ✓ L'arrêt de fonctionnement d'un moteur en vol lorsque le système de rallumage automatique le remet immédiatement en marche.
 - ✓ Les cas où l'on ne peut obtenir la poussée ou la puissance voulue, mais que le moteur continue néanmoins de fonctionner.
- Sont inclus les arrêts en vol pour toutes causes : par exemple, extinction réacteur, panne interne, arrêt moteur commandé par l'équipage, ingestion de corps étrangers et givrage du moteur.
- Les arrêts en vol multiples d'un moteur provoquer par une même cause, suivis de redémarrages en vol, devraient être considérés comme étant un seul événement.

12. PERTE DE FONCTIONNALITÉ MOTEUR/PANNE MOTEUR— DÉCLENCHEUR DE PROCÉDURES (SCF-PP-LOE)

Événement provoqué par une panne ou un mauvais fonctionnement d'un élément du système de propulsion (y compris un système d'hélice) ayant pour origine une mesure prise par l'équipage.

Remarques sur l'utilisation :

- Sont exclus les cas de sabotage, de négligence grossière et de suicide.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	ANNEXE 2	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
		Page 4 sur 6	

- Sont exclus les événements causés par des moyens très indirects, comme une panne moteur découlant de l'écrasement au sol d'un avion ou de la collision au sol entre un avion et du matériel se trouvant sur la voie de circulation ou la piste.

13. CONSTATATION DE MAINTENANCE (SCF-PP-MF)

Constatation de maintenance entraînant le retrait du service d'un moteur en raison des conséquences possibles d'un événement relié au moteur.

14. PERTE DE PUISSANCE DE PLUSIEURS MOTEURS (SCF-PP-MEPL)

Remarques sur l'utilisation :

Il y a différents types (catégories) de perte de puissance de plusieurs moteurs:

- ✓ **Environnement**—Événement provoqué essentiellement par la perte de puissance simultanée de plusieurs systèmes de propulsion attribuable à l'environnement (p. ex. ingestion d'oiseaux, de glace, de pluie, de grêlons ou de cendres volcaniques).
- ✓ **Maintenance**—Événement provoqué par la perte de puissance simultanée de plusieurs systèmes de propulsion attribuable à des travaux de maintenance nettement inadéquats (p. ex. omission de rétablir l'intégrité d'un circuit de lubrification après une inspection).
- ✓ **Autre/inconnu**—Événement provoqué par la perte de puissance simultanée de plusieurs systèmes de propulsion attribuable à des raisons autres que celles définies ailleurs, ou dont le ou les événements déclencheurs sont inconnus. Cela comprend les événements de perte de puissance moteur non reliés qui surviennent au cours d'un même vol.

15. AUTRE PANNE MOTEUR (SCF-PP-OTHEM)

Mauvais fonctionnement du moteur ou comportement anormal non spécifié ailleurs.

16. MISE EN DRAPEAU AUTOMATIQUE DE L'HÉLICE/VERROUILLAGE DE PAS (SCF-PP-PAPL)


Panne du système d'hélice qui compromet la capacité de commander l'hélice.

Remarques sur l'utilisation :

- Le flottement des commandes est exclu, car il s'agit d'un comportement normal du produit.

17. SÉPARATION DE L'HÉLICE/LIBÉRATION DE DÉBRIS (SCF-PP-PS)

Séparation d'une ou de plusieurs pales d'hélice, d'un ou de plusieurs gros fragments d'hélice, ou de l'hélice au complet.

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	ANNEXE 2	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 – 20/02/2026
		Page 5 sur 6	

18. FEU DE SYSTÈME DE PROPULSION (SCF–PP–PSF)

Feu mettant en cause une combustion qui a lieu à l'extérieur du carter du moteur.

Remarques sur l'utilisation :

- Cette catégorie comprend les feux mettant en cause un pylône moteur interne, y compris les événements où du carburant s'échappe d'un pylône et provoque un incendie ailleurs.
- Les feux de système de propulsion peuvent être situés à l'intérieur des zones de feu ou des zones de fluides inflammables.
- Les feux de tuyère et les fuites d'air chaud qui déclenchent des alarmes incendie, mais sans qu'il y ait combustion, sont exclus de la présente définition et sont consignés sous la rubrique « Feu de tuyère » ou « Fuite d'air / surchauffe d'un compartiment » respectivement.
- Les feux qui demeurent confinés à l'intérieur du carter moteur sont exclus.
- Les feux d'herbe, de broussailles ou de nappes de carburant sont également exclus.

19. ÉMANATIONS DU SYSTÈME DE PROPULSION (SCF–PP–PSFE)

Présence importante de fumée ou autres émanations dans le poste de pilotage ou la cabine qui sont générées par le système de propulsion.

20. PANNE NON-CONFINÉE D'UN MOTEUR ALTERNATIF (SCF–PP–REU)

Débris d'un moteur alternatif qui s'échappent complètement du compartiment moteur.

21. PANNE INVERSEUR/MODE BÊTA—NON-DÉPLOIEMENT (SCF–PP–RFD)

Non-déploiement d'un inverseur de poussée ou refus d'une hélice de passer en mode bêta après en avoir reçu la commande.

22. PANNE INVERSEUR/MODE BÊTA—DÉPLOIEMENT EN VOL (SCF–PP–RMID)


Déploiement en vol d'un inverseur de poussée ou passage en vol au mode bêta dans le cas d'une hélice (sauf si la conception le prévoit).

23. FEU DE TUYÈRE (SCF–PP–TPF)

Feu à l'intérieur d'une tuyère qui laisse voir des flammes soutenues qui sortent de la tuyère.

24. PANNE NON-CONFINÉE (SCF–PP–UNC)

Dispersion non-confinée de débris causée par la défaillance d'un composant en rotation (aube, disque, entretoise, rouet, tambour/bobine).

	GUIDE - SSP	ANAC-TOGO/SSP/GUID 003	
	RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXONOMIE DES OCCURRENCES ET DES PHASES DE VOL	ANNEXE 2	EDITION N° 01 – 20/02/2026 REVISION N° 00 –20/02/2026
		Page 6 sur 6	

Remarques sur l'utilisation :

- Pour qu'une panne soit classée dans la catégorie non confinée, les débris doivent traverser complètement l'enveloppe de la nacelle. Si les pièces perforent le revêtement de la nacelle, mais qu'elles demeurent emprisonnées et ne traversent pas complètement le revêtement, la panne est considérée comme étant confinée.
- Les pannes où des fragments sortent par les ouvertures d'entrée d'air ou d'échappement sans passer au travers d'une structure du moteur n'entrent pas dans la catégorie des pannes non confinées.
- Les cas de pannes non confinées touchant le démarreur et le boîtier d'engrenages sont exclus et sont consignés sous la rubrique « Panne non confinée boîtier d'engrenages et démarreur ».