



DIRECTION CENTRALE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES : *sous-direction administration ; bureau du personnel.*

**CIRCULAIRE N° 3000/DEF/DCSEA/SDE/1 relative à la conduite à tenir en cas d'événement aéronautique susceptible de mettre en cause les carburants et les matériels de mise bord du service des essences des armées.**

*Du 14 mai 2007*

NOR D E F E 0 7 5 1 0 4 7 C

---

*Références :*

Instruction n° 3770/DEF/CAB du 14 mars 2003 (BOC, p. 3179 ; BOEM 103.2.3.7.1).  
Circulaire n° 5710/DEF/DCSEA/SDE1/TD du 19 septembre 2006 (BOC, 2007, n° 3, texte n° 6 ; BOEM 611.1.4).

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Cinq annexes.

*Textes abrogés :*

Circulaire n° 9976/DCE/1/TD/TD 33 du 17 décembre 1968 (n.i. BO).  
Circulaire n° 2922/DCE/1/TD/TD 66/TDOP du 7 avril 1971 (n.i. BO).  
Circulaire n° 4703/DCE/1/TD/TD 66 du 11 juin 1971 (n.i. BO).  
Message n° 6030/DEF/DCSEA/SDE/1/186/40 du 24 novembre 1994 (n.i. BO).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 611.1.4.

*Référence de publication :* BOC N°20 du 27 août 2007, texte 7.

---

SOMMAIRE

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. Objet.

1.2. Définitions.

2. CONTEXTE.

3. RESPONSABILITÉS.

3.1. Établissement ou détachement du service des essences des armées.

3.2. Directeur local.

3.3. Laboratoire du service des essences des armées.

3.4. Direction centrale du service des essences des armées.

4. PROCÉDURE À RESPECTER EN CAS D'ENQUÊTE JUDICIAIRE.

## 5. PROCÉDURE INTERNE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

5.1. Établissement ou détachement du service des essences des armées.

5.2. Directeur local.

5.3. Laboratoire du service des essences des armées.

5.4. Direction centrale du service des essences des armées.

## 6. TEXTES ABROGÉS.

### ANNEXE(S)

ANNEXE I. SYNOPTIQUE DES RESPONSABILITÉS DES ÉCHELONS HIÉRARCHIQUES DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES EN CAS D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN SUSCEPTIBLE DE METTRE EN CAUSE LES CARBURANTS ET MATÉRIELS DE CE SERVICE.

ANNEXE II. ACTIONS À MENER AU NIVEAU DE L'ÉTABLISSEMENT/DU DÉTACHEMENT DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES À PARTIR DE LA CONNAISSANCE DE L'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.

ANNEXE III. COMPTE-RENDU IMMÉDIAT TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

ANNEXE IV. FICHE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.

ANNEXE V. COMPTE-RENDU COMPLÉMENTAIRE TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

### 1. GÉNÉRALITÉS.

#### 1.1. **Objet.**

La présente circulaire a pour objet de définir la conduite à tenir en cas d'événement aéronautique concernant un aéronef civil ou militaire avitaillé à partir des moyens <sup>(1)</sup> mis en œuvre par les personnels du service des essences des armées (SEA).

Ce texte ne s'applique pas aux « faits techniques » susceptibles d'être imputés à la qualité des produits pétroliers. La procédure à appliquer dans ces cas est détaillée dans la circulaire de 2<sup>e</sup> référence.

#### 1.2. **Définitions.**

##### 1.2.1. *Aéronef.*

Est considéré comme aéronef, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs (avions, hélicoptères, drones, ...).

##### 1.2.2. *Événement aéronautique.*

Par événement aéronautique, on entend l'ensemble des événements aériens (accidents et incidents d'aéronefs) et des événements divers dans lesquels des aéronefs sont impliqués.

Selon l'annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale, un accident est un événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui 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,

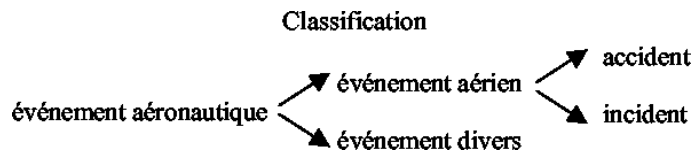
et au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée ;
- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle ;
- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Un incident est un événement, autre qu'un accident, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.

Sous la désignation d'évènements divers sont regroupés l'ensemble des évènements, à l'exception des événements aériens, qui ont des conséquences sur la sécurité des vols et sont liés à la mise en œuvre d'aéronefs, à leur manipulation, à leur maintenance ou à leur protection.

Sur les établissements/détachements du SEA, les incidents d'exploitation pouvant avoir une incidence sur la qualité des carburants aéronautiques (2) sont considérés comme des événements divers.



## 2. CONTEXTE.

Tout événement (aérien ou divers) fait l'objet d'enquêtes qui ont pour but d'en rechercher et d'en analyser les circonstances et les causes afin de permettre aux autorités compétentes de prendre les mesures propres à en éviter le renouvellement.

Ces enquêtes peuvent être diligentées par l'autorité judiciaire (enquête judiciaire), le bureau enquêtes accidents compétent (3) (enquête technique) ou l'autorité d'emploi de l'aéronef impliqué dans l'événement aéronautique (enquête administrative interne/enquête de commandement) :

- l'enquête judiciaire est exercée, sous la direction du procureur de la République, par les officiers et agents de police judiciaire compétents sur le ressort du lieu de l'accident (métropole et départements d'outre-mer, collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie) ou par le juge d'instruction dans le cadre d'une information pénale ouverte à la demande du parquet ou de la victime.

Si les juridictions françaises de droit commun spécialisées sont compétentes pour toutes infractions commises en temps de paix et sur le territoire français, le tribunal des forces armées de Paris est, quant à lui, compétent en cas d'infractions commises en temps de paix et hors du territoire de la République (4).

- l'enquête technique est conduite par les enquêteurs du bureau enquêtes accidents compétent.

- l'enquête interne est diligentée par l'organisme d'occurrence concerné. Propre à chaque armée ou formation rattachée, ses modalités sont définies par des textes particuliers.

Les enquêtes judiciaires, interne ou technique peuvent être effectuées conjointement.

Cependant, et dans le respect des règles du code de procédure pénale, la conduite des deux dernières ne doit pas faire obstacle à la résolution de l'enquête judiciaire.

## 3. RESPONSABILITÉS.

Les investigations portent nécessairement sur l'ensemble des éléments susceptibles d'être à l'origine de l'événement. À ce titre, le carburant est une cause potentielle. Aussi, les doutes quant à l'implication du carburant et des matériels du SEA doivent être levés au plus vite afin de limiter les incidences sur l'activité opérationnelle.

### **3.1. Établissement ou détachement du service des essences des armées.**

Le chef d'établissement/de détachement doit :

- d'une part, prévenir la survenue d'autres événements aériens ;
- d'autre part, évaluer l'aptitude de l'établissement/du détachement à poursuivre les opérations d'avitaillement.

Au niveau de la formation <sup>(5)</sup> aérienne, le commandant de base/chef de corps ou son représentant désigné, est l'interlocuteur privilégié du chef d'établissement.

Afin d'une part, de permettre aux autorités d'emploi des aéronefs de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des vols et d'autre part, de permettre aux enquêteurs de mener les investigations, les personnels du SEA doivent faire preuve de la plus grande rigueur et d'une totale transparence.

En toutes circonstances, les personnels de l'établissement/du détachement doivent conserver la confidentialité sur l'événement survenu.

### **3.2. Directeur local.**

Le directeur local <sup>(6)</sup> :

- est responsable du suivi du dossier ;
- assure la liaison avec la structure territoriale dont dépend la formation aérienne concernée ;
- prend, si nécessaire, les mesures afin d'assurer la continuité des activités opérationnelles de la formation aérienne ;
- est seul habilité à autoriser la remise en service du produit et des matériels de l'établissement ;
- conduit, le cas échéant, l'enquête de commandement interne SEA et adresse ses conclusions au directeur central.

### **3.3. Laboratoire du service des essences des armées.**

Le laboratoire du service des essences des armées (LSEA) est chargé de réaliser les analyses du carburant ou tout essai spécifique jugé utile.

Au vu des résultats obtenus, il émet un avis technique sur la conformité du produit et l'imputabilité ou non de l'événement à la qualité du produit.

### **3.4. Direction centrale du service des essences des armées.**

La direction centrale du service des essences des armées :

- apporte, si besoin, un conseil technique vis à vis des produits et des matériels ;
- assure la liaison avec les états-majors des forces aériennes des différentes armées et de la gendarmerie ;

- ordonne les actions correctives ou les évolutions de procédures qui s'avèreraient nécessaires à la lumière du retour d'expérience ou des conclusions de l'enquête de commandement, éventuellement, diligentée.

Nota. Dans le cas où des moyens civils (réservoirs de stockage et d'exploitation, moyens d'avitaillement, ...) sont mis en œuvre ou lorsque les avitaillements sont réalisés par une société civile sous la responsabilité du SEA, il appartient au directeur local ou au chef de détachement de définir, avec la société civile, une procédure d'alerte en cas d'événement aéronautique.

Cette procédure doit notamment identifier un point d'entrée auprès de la société civile afin d'avertir les responsables de la survenue de l'événement et leur permettre ainsi de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

#### 4. PROCÉDURE À RESPECTER EN CAS D'ENQUÊTE JUDICIAIRE.

Dans tous les cadres d'enquête (7), les magistrats, tout officier de police judiciaire (OPJ) ou sous le contrôle de celui-ci, tout agent de police judiciaire peut procéder aux éventuels auditions ou interrogatoires.

Pour les besoins de l'enquête judiciaire et à la demande du juge, l'OPJ peut procéder à des prélèvements sur les matériels à des fins d'expertise. Les analyses consécutives au prélèvement sont systématiquement diligentées par le magistrat, lequel aura recours à des personnes habilitées pour y procéder.

Tout scellé apposé sur du matériel ne peut être levé qu'après l'agrément du magistrat. En l'absence d'autorisation, tout bris de scellé est un délit réprimé à l'article 434-22 du code pénal (8).

#### 5. PROCÉDURE INTERNE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

La procédure interne SEA à appliquer est indépendante des différentes enquêtes qui pourraient être conduites par les autorités compétentes.

Les actions de chaque échelon hiérarchique sont schématisées en annexe I.

##### 5.1. **Établissement ou détachement du service des essences des armées.**

Le chef de l'établissement/du détachement ouvre une main courante où il consigne l'ensemble des faits se rapportant à l'événement (annonce de l'événement, comptes-rendus effectués, mesures prises au fur et à mesure, etc.).

##### 5.1.1. *Mesures immédiates.*

Dès qu'il a connaissance de l'événement, le chef d'établissement/de détachement doit faire prendre sans délai toutes les mesures conservatoires visant à prévenir d'autres événements.

L'annexe II, qui ne se veut en aucun cas exhaustive, rappelle les principales prescriptions à respecter. Il appartient au chef d'établissement/de détachement d'agir en fonction du contexte particulier de chaque événement.

##### 5.1.2. *Compte rendu immédiat d'événement.*

Dès qu'il a connaissance de la survenue de l'événement aérien, le chef d'établissement/de détachement adresse dans les plus brefs délais un compte-rendu à son autorité hiérarchique immédiatement supérieure, ainsi qu'au bureau « exploitation » de la DCSEA (pour info).

L'officier du SEA détaché auprès du Commandement du soutien des forces aériennes (CSFA) est également destinataire de ce compte-rendu, si un aéronef de l'armée de l'air est en cause.

Ce compte-rendu, sous forme libre, reprendra les informations demandées en annexes III et IV.

Pour des raisons de rapidité, l'utilisation du fax, de la messagerie ou du telex (9) devra être privilégiée.

#### ***5.1.3. Poursuite de la mission d'avitaillement.***

Dans tous les cas, le chef d'établissement/de détachement doit apprécier l'aptitude de l'établissement/du détachement à poursuivre l'activité d'avitaillement. Il doit en rendre compte à son directeur local et au commandant de la formation aérienne.

En particulier, en cas d'incident d'exploitation, il doit être en mesure d'en apprécier la gravité et les conséquences avant d'alerter la formation aérienne. Sous couvert de son directeur local, il peut, pour cela, solliciter le conseil technique de la section « technique & développement » de la DCSEA ou du LSEA.

#### ***5.1.4. Prise d'échantillon et exploitation des résultats.***

Les échantillons prélevés sont envoyés par l'établissement/le détachement au LSEA, accompagnés d'une demande d'analyse (modèle 611\*/02) de type P dûment remplie (en précisant le contexte).

Le respect scrupuleux des règles de mise en œuvre des modalités de prélèvement des échantillons et de leur expédition au LSEA conditionne le bon déroulement de toutes les opérations ultérieures. Les personnels chargés des prélèvements doivent donc y apporter un soin particulier, faute de quoi les résultats d'analyse risquent d'être erronés.

Le chef d'établissement/de détachement transmet au commandant des formations aériennes concernées les conclusions des analyses des échantillons dès qu'elles sont connues.

Par la suite, il l'informe de l'autorisation de remise en service des matériels et du produit, prononcée par le directeur local du SEA.

Nota. Il est de la responsabilité du chef d'établissement/de détachement de veiller à entretenir un stock de VA3 suffisant, permettant de procéder à l'ensemble des prélèvements prescrits en annexe II.

#### ***5.1.5. Déroulement de l'enquête.***

Le chef d'établissement/de détachement tient à la disposition des enquêteurs :

- les documents relatifs à l'analyse de type C effectuée sur la cargaison concernée ;
- le(s) rapport(s) d'analyse du LSEA permettant la traçabilité de la qualité (type A, ou B1 ou B2) du carburant provenant du réservoir en exploitation ;
- éventuellement, l'autorisation régionale d'exploiter si le produit a du être mis à la consommation avant réception du rapport d'analyse du LSEA ;
- la date et les résultats du dernier test « millipore » des filtres du matériel d'avitaillement concerné ;
- le document portant les indications du contrôle quotidien de l'avitailleur (notamment la mention du contrôle de la pression différentielle du filtre séparateur) ;
- les consignes d'exploitation de l'établissement.

Ces documents peuvent être saisis par l'OPJ dans le cadre de l'enquête judiciaire.

#### ***5.1.6. Compte rendu complémentaire d'événement.***

Dans tous les cas, le chef d'établissement/de détachement adresse un compte-rendu complémentaire dans un délai de 24 heures maximum suivant la réception des résultats d'analyse.

Ce compte-rendu, sous forme libre, reprend les informations demandées en annexe V. Il est adressé à l'autorité hiérarchique immédiatement supérieure, ainsi qu'au bureau « exploitation » de la DCSEA (pour info).

L'officier du SEA détaché auprès du CSFA est également destinataire de ce compte-rendu, si un aéronef de l'armée de l'air est en cause.

## **5.2. Directeur local.**

En relation directe avec l'établissement, il guide le chef d'établissement, éventuellement en déléguant un représentant sur place.

En fonction des éléments dont il a connaissance, il rend compte à la DCSEA et de l'évolution du dossier.

### ***5.2.1. Poursuite de la mission d'avitaillement.***

Si l'établissement n'est plus en mesure d'assurer les opérations d'avitaillement, le directeur local fait mettre en place les personnels et les moyens matériels nécessaires pour assurer la continuité de la mission.

### ***5.2.2. Remise en service des matériels et du produit.***

La décision de remise en service est prise par le directeur local, en fonction des résultats des analyses du LSEA sur les échantillons prélevés par l'établissement/le détachement.

La définition des modalités (mise à la consommation, traitement, déclassé, destruction, précautions d'emploi particulières, ...) de remise en exploitation du produit, ainsi que les éventuelles mesures à prendre vis à vis des matériels sont du ressort du directeur local.

Le directeur local peut, si besoin, solliciter le conseil technique de la DCSEA ou du LSEA.

En cas d'enquête judiciaire, aucune autorisation de remise en service du produit ne doit être prononcée tant que les scellés n'ont pas été levés par l'autorité judiciaire (voir le point 4.).

De même, la levée des scellés sur les matériels ne dispense en aucun cas de l'autorisation formelle du directeur local de remise en service du carburant et des matériels.

## **5.3. Laboratoire du service des essences des armées.**

L'urgence implique que le laboratoire du service des essences des armées ( LSEA) puisse être sollicité directement, sans délai, par l'établissement ou détachement concerné.

L'analyse des échantillons transmis dans le cadre décrit par cette circulaire est prioritaire sur toute autre analyse.

En cas de besoin, le LSEA peut demander des prélèvements ou informations complémentaires directement à l'établissement/au détachement SEA, sous couvert du directeur local.

## **5.4. Direction centrale du service des essences des armées.**

La sous-direction « emploi » de la DCSEA est informée par le directeur local de la survenue de l'événement à travers le compte-rendu immédiat adressé par l'établissement/le détachement au bureau « exploitation » de DCSEA, sous couvert du directeur local.



En fonction des résultats des analyses du LSEA, la DCSEA peut être amenée à donner des instructions sur les conditions d'utilisation du produit (précautions d'emploi particulières, déclassé, destruction, ...) et les mesures à prendre vis à vis des matériels.

## 6. TEXTES ABROGÉS.

Les textes ci-dessous sont abrogés :

- circulaire n° 9976/DCE/1/TD/TD33 du 17 décembre 1968 (n.i.B.O.) relative à la procédure d'expertise en cas d'accident ou incident mettant en cause les carburants ou les matériels de mise bord ;
- circulaire n°2922/DCE/1/TD/TD66/TDOP du 7 avril 1971 (n.i.B.O.) relative à la procédure d'expertise en cas d'accident ou incident mettant en cause les carburants ou les matériels du SEA utilisés dans les formations ALAT ;
- circulaire n° 4703/DCE/1/TD/TD66 du 11 juin 1971 (n.i.B.O.) relative à la procédure d'expertise en cas d'accident ou incident d'aéronef de la Gendarmerie Nationale mettant en cause les carburants délivrés par le SEA ;
- message n°6030/DEF/DCSEA/SDE/1/186/40 du 24 novembre 1994 (n.i.B.O.) relatif à la procédure de compte-rendu incident/accident aérien.

Pour la ministre de la défense et par délégation :

*L'ingénieur général de 1<sup>re</sup> classe,  
directeur central du service des essences des armées,*

Jean-Claude DUPUIS.

---

(1) Sous la désignation générale de « moyens mis en œuvre par les personnels du service des essences des armées » sont regroupés les réservoirs ou cuves d'exploitation d'infrastructure des dépôts « essences air », dépôts essences implantés sur les bases de l'aéronautique navale (DEAN), dépôts essences implantés dans les formations de l'aviation légère de l'armée de terre (DEALAT), ainsi que les héli-stations mises en œuvre par les personnels du SEA.

Ils désignent également les moyens de campagne ou d'infrastructure des établissements situés hors métropole, ainsi que tout véhicule d'avitaillement ou équivalent mis en œuvre par les personnels du SEA.

(2) Notamment les pollutions ou contaminations par micro-organismes du carburéacteur.

(3) Bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-air) pour les accidents et les incidents, survenus aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un Etat qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Bureau enquête accident de l'aviation civile (BEA) pour les accidents et les incidents, survenus aux autres types d'aéronefs.

(4) Dans ce cas, les opérations de police judiciaire sont conduites selon les dispositions du code de justice militaire, lequel se réfère aux dispositions du code de procédure pénale.

(5) Base aérienne, base aéronavale, régiment ou école de formation de l'aviation légère de l'armée de terre.

(6) En métropole : directeur régional interarmées du service des essences des armées (DRISEA).

Outre-mer : chef du détachement de liaison du service des essences des armées (DLSEA).

En opération extérieure : adjoint interarmées soutien pétrolier (AISP).

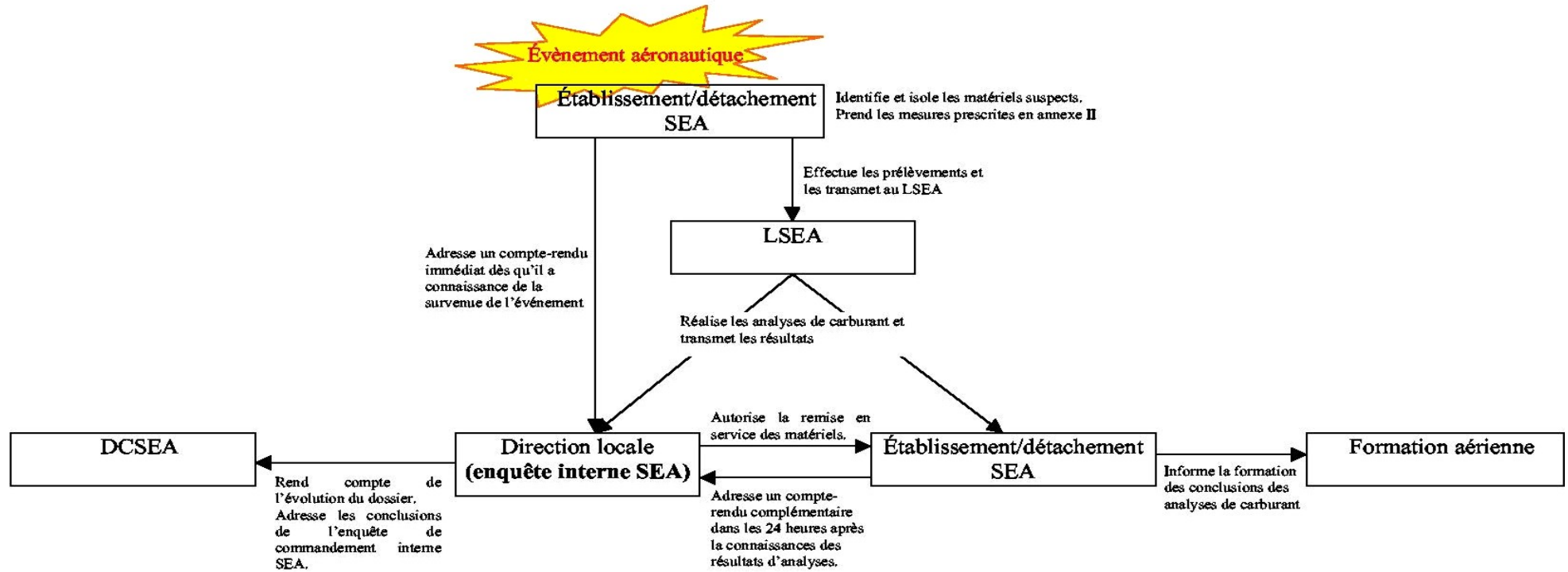
(7) On distingue trois cadres d'investigation : enquête préliminaire, enquête de flagrance (sous la direction du parquet) ou commission rogatoire (ce cadre d'enquête sous-tend qu'un juge d'instruction a été saisi par le procureur de la République via un réquisitoire introductif).

(8) Selon l'article 434-22 du code pénal, « le bris de scellés apposés par l'autorité publique est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 euros d'amende. La tentative de bris de scellés est punie des mêmes peines. Est puni des mêmes peines, tout détournement d'objet placé sous scellés ou sous main de justice ».

(9) Degré d'urgence : immédiat.

ANNEXE I.

**SYNOPTIQUE DES RESPONSABILITÉS DES ÉCHELONS HIÉRARCHIQUES DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES EN CAS D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN SUSCEPTIBLE DE METTRE EN CAUSE LES CARBURANTS ET MATÉRIELS DE CE SERVICE.**



ANNEXE II.

**ACTIONS À MENER AU NIVEAU DE L'ÉTABLISSEMENT/DU DÉTACHEMENT DU SERVICE  
DES ESSENCES DES ARMÉES À PARTIR DE LA CONNAISSANCE DE L'ÉVÉNEMENT  
AÉRIEN.**

Compte rendu immédiat.

Rendre compte à l'autorité hiérarchique immédiatement supérieure :

- métropole: DRISEA ;
- outre-mer: DLSEA ;
- opération extérieure: AISP ;

de l'occurrence de l'événement, des mesures conservatoires prises au niveau de l'établissement/du détachement et des difficultés éventuelles, notamment pour poursuivre la mission d'avitaillement.

Prévention d'autres événements.

Collationner l'ensemble des informations permettant d'identifier les matériels (dont les aéronefs) pouvant être mis en cause en utilisant la fiche d'accident aérien donnée en annexe III.

Transmettre aux bases aériennes concernées la liste des immatriculations des aéronefs avitaillés par le véhicule ou dispositif d'avitaillement suspect.

Mesures conservatoires.

Suspendre les avitaillements à partir des véhicules ayant perçu leur carburant dans la capacité suspecte.

Isoler les matériels :

- le véhicule ou dispositif d'avitaillement ayant fait le plein de l'aéronef concerné ;
- la pomperie et la cuve, citerne ou réservoir dans lesquelles a été perçu le carburant.

Si des scellés n'ont pas été posés, prendre les mesures afin d'interdire toute manipulation du véhicule ou dispositif avitailleur, du réservoir et de la pomperie.

Dans la mesure où elles sont représentatives du produit suspect, effectuer des prises d'échantillons (10), qui doivent être scellées et identifiées précisément, sur chacun des postes suivants :

- au véhicule d'avitaillement: deux échantillons dans la capacité et deux en sortie (sur la ligne (accrocheur ou pistolet) qui a servi à faire l'avitaillement). Dans le cas d'un système type «hydrant», deux échantillons en sortie ;
- deux dans le réservoir (échantillonnage au niveau bas de la capacité) ;
- deux à la pomperie (après filtre séparateur).

Dans la mesure du possible (11), en cas d'**incident**, faire prélever deux échantillons dans le réservoir de l'aéronef concerné (12).

Il est à noter qu'en cas d'enquête judiciaire, un personnel du SEA peut procéder à des prélèvements (13) sur les matériels mis en cause à des fins d'enquête interne, sous réserve de l'autorisation soit de l'OPJ, soit du magistrat.

En cas de mise sous scellés des matériels et des installations par l'unité chargée de l'enquête judiciaire (14), le chef de l'établissement/du détachement doit s'adresser à l'OPJ, qui demandera l'autorisation de briser les scellés à l'autorité judiciaire.

Envoyer sans délai au LSEA pour analyse (type P, en précisant le contexte), les échantillons prélevés, parfaitement identifiés.  
Conserver les échantillons témoins (15) au niveau de l'établissement/du détachement dans un local fermé à clé.

---

(10) Un échantillon correspond à 3 litres de produit, conditionné en emballages réutilisables VA3, code SEA XE-9992, agréé ONU pour le transport des matières dangereuses. L'utilisation de tout autre emballage est à proscrire. Deux échantillons prélevés correspondent donc à 6 litres de produits.

(11) La fiabilité des résultats de l'analyse et la preuve de l'imputabilité ou non de l'événement au carburant reposent en particulier sur la qualité des échantillons de produits pouvant être incriminés. À ce titre, les mécaniciens peuvent solliciter l'assistance et les moyens des personnels du SEA pour effectuer les prélèvements dans les conditions permettant de garantir l'intégrité du produit. Dans ce cas, la VA3 est perçue par la formation aérienne contre un Bon -191.

(12) La prise d'échantillon sur les lieux d'un accident aérien est de la compétence des enquêteurs.

(13) L'OPJ peut requérir l'assistance et les moyens du SEA, notamment la fourniture d'emballages afin de procéder aux prélèvements. Dans ce cas, la sortie des comptes de la VA3 est effectuée par Bon -162.

(14) En opération extérieure, les prévôts.

(15) Tout ou partie des échantillons témoins peuvent être saisis par l'OPJ dans le cadre d'une enquête judiciaire (sortie des comptes de la VA3 par Bon -162). En revanche, dans le cas d'enquêtes techniques ou d'enquêtes internes, la remise des échantillons témoins aux enquêteurs ne pourra se faire qu'avec l'accord du directeur local (VA3 est perçue par la formation aérienne contre un Bon -191).

ANNEXE III.

**COMPTE-RENDU IMMÉDIAT TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.**

**(joindre la fiche d'événement aérien renseignée)**

1. **ÉVÉNEMENT SURVENU** (date, heure, lieu, type d'aéronef, éventuellement immatriculation, unité d'appartenance de l'aéronef, ...)
2. **ÉQUIPAGE** (exemple : pilote a pu s'éjecter, équipage indemne, ...).
3. **MESURES IMMÉDIATES PRISES PAR L'ÉTABLISSEMENT/LE DÉTACHEMENT** (exemple : arrêt des avitaillements, isolement véhicule(s), prises d'échantillons, ...)
4. **INFORMATIONS RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE ET/OU JUDICIAIRE** (exemple : l'enquêteur de première information (EPI) a procédé à un prélèvement dans le véhicule avitailleur et dans le bac n°....., la brigade de gendarmerie de l'air a saisi les documents suivants : ....., a mis sous scellés la capacité n°... et le véhicule immatriculé n°.....)
5. **APTITUDE DE L'ÉTABLISSEMENT/DU DÉTACHEMENT À POURSUIVRE LA MISSION D'AVITAILLEMENT.**
6. **OBSERVATIONS ÉVENTUELLES.**

**ANNEXE IV.  
FICHE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.**

Date et heure de l'événement :	
N° et type de l'aéronef concerné :	

<b>Avitaillement.</b>	
Date et heure de l'avitaillement :	
Volume livré :	
N° d'immatriculation du matériel d'avitaillement :	
Nom de l'opérateur SEA :	
Pression différentielle de la batterie de filtres utilisés (information relevée lors de la préparation journalière du matériel) ::	
Date et résultats du dernier test millipore :	
N° et type des autres aéronefs avitaillés par le même matériel :	

<b>Produit livré.</b>		
Nature :		
N° de capacité d'origine :		
Référence(s) du(des) rapport(s) d'analyse (n° et date) (copie document(s))		
N° et date du dernier certificat de livraison :		
Contrôle du chargement : (copie document (16) de l'analyse de type C)	Couleur :	
	Présence de sédiments :	
	Test d'appréciation du trouble (TAT) :	
	Masse volumique (t°) :	
	Hydrotest :	
	Conductivité :	
	Teneur anti-glace :	

<b>Remarques.</b>

Fait à :

Cachet et signature du responsable

Le :

---

(16) Registre des contrôles journaliers du véhicule avitailleur, cahier de consignation des résultats d'analyse de type C, bons modèle 68, etc.



ANNEXE V.

**COMPTE-RENDU COMPLÉMENTAIRE TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.**

**Rappeler les références du compte-rendu immédiat.**

**1. RÉSULTATS DES ANALYSES.**

**2. CONSÉQUENCES OPÉRATIONNELLES** (exemple : interruption des avitaillements jusque...).

**3. CONSÉQUENCES TECHNIQUES.**

- pour la formation (si elles sont connues) (exemple : vidange des réservoirs de X aéronefs, retour unité de maintenance de l'aéronef X, ....) ;

- pour l'établissement/le détachement (exemple : changement des batteries de filtres des avitailleurs n°..., traitement au S-1751 des capacités n°..., reprise de X litres de carburéacteur dans les réservoirs de l'aéronefs, etc.).

**4. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE ET/OU JUDICIAIRE** (exemple : les enquêteurs du BEAD ont procédé au prélèvement d'échantillons de fluide hydraulique, de graisse, .... détenus par l'unité X, les gendarmes ont procédé aux auditions des personnes suivantes : ..... )

**5. DIVERS, REMARQUES COMPLÉMENTAIRES.**