

A. Enregistrement des amendements

Amdt N°	Date	Date Effectivité	Objet de la modification	Par
01	27/08/21	27/08/21	Version 0	IA
02	05/05/25	05/05/25	Modification de la codification Ancienne codification : DOC-REA-13	IA

B. Liste de références

N°	Désignation du document
01	Règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC
02	Arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile
03	Manuel des politiques et des procédures d'enquêtes (MAN-OPS-01)

C. Liste de diffusion

N°	Destinataire	Type de diffusion
01	Directeur	Papier /Électronique
02	Département des investigations et des analyses	Électronique
03	Département administratif, juridique, financier et logistique	Électronique
04	Département des relations publiques	Électronique
05	Personnel / Enquêteur	Électronique

TABLE DES MATIERES

A.	ENREGISTREMENT DES AMENDEMENTS.....	1
B.	LISTE DE RÉFÉRENCES.....	1
C.	LISTE DE DIFFUSION.....	1
I.	GENERALITES.....	1
II.	SIGLES, SYMBOLES, ABRÉVIATIONS ET TERMINOLOGIES	1
2.1	SYMBOLES	1
2.2	SIGLES ET ABRÉVIATIONS	1
2.3	TERMINOLOGIE AÉRONAUTIQUE	7
2.3.1	TERMES TECHNIQUES DESCRIPTIFS	12
2.3.2	TERMINOLOGIE DES FACTEURS HUMAINS.....	16

I. GENERALITES

Le présent document contient une liste de sigles, de symboles et d'abréviations pouvant être utilisés dans un rapport final.

Il sert au personnel d'enquête lors de l'élaboration des documents relatifs aux activités d'enquête (rapport de groupe, déclaration intermédiaire, rapport final,...).

II. SIGLES, SYMBOLES, ABRÉVIATIONS ET TERMINOLOGIES

2.1 Symboles

°	Degré [par exemple °C (température) et 1° (d'angle)]
%	Pour cent [par exemple 95 % de la vitesse de la soufflante (N1)]
'	Minute
''	Seconde

2.2 Sigles et abréviations

AAC	Autorité de l'aviation civile
AC	Courant alternatif/Circulaire consultative
ACARS	Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu
ACAS	Système anticollision embarqué
ACC	Centre de contrôle régional
AD	Consigne de navigabilité
ADF	Radiogoniomètre automatique
ADFR	Enregistreur de bord automatique largable
ADI	Indicateur d'assiette
ADIZ	Zone d'identification de défense aérienne
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
ADS-B	Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	Surveillance dépendante automatique en mode contrat
ADT	Suivi autonome en cas de détresse
AFCS	Commandes automatiques de vol
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AGL	Au-dessus du niveau du sol
AIC	Circulaire d'information aéronautique
AIP	Publication d'information aéronautique
AIR	Enregistreur d'images embarqué
AIREP	Compte rendu en vol
AMSL	Au-dessus du niveau moyen de la mer
ANO	Ordre de navigation aérienne
AOC	Angle d'attaque
AOM	Permis d'exploitation aérienne
APP	Manuel d'utilisation de l'aéronef

APU	Bureau du contrôle d'approche/Contrôle d'approche/Service de contrôle d'approche Groupe auxiliaire de puissance
ARTCC	Centre de contrôle du trafic aérien en route
ASI	Anémomètre
ASR	Radar de surveillance d'aéroport, aussi : Compte rendu de sécurité aérienne
ASRS	Système de compte rendu pour la sécurité de l'aviation
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATCC	Centre de contrôle de la circulation aérienne
ATFM	Gestion des courants de trafic aérien
ATIS	Service automatique d'information en région terminale
ATPL	Licence de pilote de ligne
ATS	Services de la circulation aérienne
AVASIS	Indicateur visuel de pente d'approche simplifié
C	Celsius/Centre (indicateur de piste)
CADC	Centrale anémo-barométrique
CAM	Micro de cabine de pilotage
CAS	Vitesse corrigée
CAT	Turbulence en air clair/Catégorie
CAVOK	Visibilité, nuages et temps meilleurs que valeurs ou conditions prescrites (nébulosité et visibilité OK)
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CG	Centre de gravité
cm	Centimètre(s)
CND	Contrôle non destructif
C of A	Certificat de navigabilité
CPL	Licence de pilote professionnel
CRM	Gestion des ressources en équipe
CRT	Tube à rayons cathodiques
CTA	Région de contrôle
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DAR	Enregistreur à accès direct
DC	Courant continu
DEL	Diode électroluminescente
DFDR	Enregistreur numérique de données de vol
DH	Hauteur de décision
DME	Dispositif de mesure de distance
E	Est/Longitude est
EAS	Équivalent de vitesse
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EEC	Commande moteur électronique
EFB	Sacoche de vol électronique
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques

EGPWS	Système d'avertissement de proximité du sol amélioré
EGT	Température des gaz d'échappement
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
EMI	Brouillage électromagnétique
EPR	Rapport de pressions moteur
ETA	Heure d'arrivée prévue/Arrivée prévue
ETD	Heure de départ prévue/Départ prévu
FAF	Repère d'approche finale
FAP	Point d'approche finale
FAR	Federal Aviation Regulations (des États-Unis)
FCMIR	Enregistrements d'interface équipage de conduite-machine
FCOM	Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (ou Manuel d'exploitation)
FD	Directeur de vol
FDAU	Module d'acquisition des données de vol
FDM	Gestion du poste de pilotage
FDR	Enregistreur de données de vol
FIR	Région d'information de vol
FIS	Service d'information de vol
FL	Niveau de vol
FMC	Ordinateur de gestion de vol
FMS	Système de gestion de vol
FOD	Domage par corps étranger (également le corps)
FSS	Station d'information de vol
ft	Pied(s)
ft/min	Pieds à la minute
g	Accélération de la pesanteur
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPS	Système mondial de localisation
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
h	Heure(s)
HF	Hautes fréquences (de 3 000 à 30 000 kHz)
Hg	mercure
hPa	Hectopascal
HSI	Indicateur de situation horizontale
HUD	Visualisation tête haute
HUMS	Systèmes de contrôle d'état et d'utilisation
Hz	Hertz (cycle par seconde)
IAF	Repère d'approche initiale
IAS	Vitesse indiquée (VI)
IFR	Règles de vol aux instruments
IIC	Enquêteur désigné
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments

INS	Système de navigation par inertie
IRS	Système à référence par inertie
ISA	Atmosphère type internationale
JAR	Codes communs de l'aviation
kg	Kilogramme(s)
kHz	Kilohertz
km	Kilomètre(s)
km/h	Kilomètres par heure
kN	Kilonewton
kt	Nœud(s)
L	Litre(s)/Gauche (indicateur de piste)
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
LF	Basses fréquences (de 30 à 300 kHz)
LLWS	Cisaillage du vent dans les basses couches
LLWSAS	Système avertisseur de cisaillage du vent dans les basses couches
LME	Liste minimale d'équipements
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
LOFT	Entraînement type vol de ligne
LORAN	Système de navigation aérienne à grande distance
M	Nombre de Mach
MAC	Corde aéronautique moyenne
MDA	Altitude minimale de descente
MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	Hauteur minimale de descente
MET	Météorologique/Météorologie/Services météorologiques
MHz	Mégahertz
min	Minute(s)
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
mm	Millimètre(s)
MOC	Marge minimale (prescrite) de franchissement d'obstacles
MOPS	Normes de performances opérationnelles minimales
MSA	Altitude minimale de secteur
MSL	Niveau moyen de la mer
μ[mu]	Coefficient de frottement
N	Nord/Latitude nord/Newton
N1	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
N2	Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
N3	Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
NDB	Radiophare non directionnel
NM	Mille(s) marin(s)
NOTAM	Avis aux aviateurs (Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service,



	d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes)
OAT	Température ambiante à l'extérieur de l'aéronef
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
OCL	Limite de franchissement d'obstacles
OCS	Surface de franchissement d'obstacles
OPS	Exploitation
PA	Système de sonorisation
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	Radar d'approche de précision
PCU	Module de commande de la puissance
PIC	Pilote commandant de bord
PIREP	Compte rendu de pilote
P/N	Numéro de pièce
QA	Assurance de la qualité
QAR	Enregistreur à accès rapide
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (ou au seuil de la piste) (calage altimétrique pour indiquer la hauteur au-dessus de l'aérodrome)
QNH	Calage altimétrique faisant indiquer, au sol, l'altitude de l'aérodrome (calage altimétrique pour indiquer l'altitude au-dessus du niveau moyen de la mer)
RA	Radioaltimètre/Avis de résolution
RCC	Centre de coordination de sauvetage
RESA	Aire de sécurité d'extrémité de piste
RF	Radiofréquence
RFFS	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
RMI	Indicateur radiomagnétique
RNAV	Navigation de surface
RPM	Tours par minute
RTF	Radiotéléphonie
RVR	Portée visuelle de piste
s	Seconde(s)
S	Sud/Latitude sud
SAR	Recherches et sauvetage
SAS	Système d'augmentation de la stabilité
SATCOM	Communications par satellite
SB	Bulletin de service
SCAS	Système d'augmentation de la stabilité et du contrôle
SDR	Compte rendu de difficultés constatées en service
SEM	Microscope électronique à balayage
SI	Système international d'unités

SID	Départ normalisé aux instruments
SIGMET	Renseignements météorologiques importants (Renseignements relatifs aux phénomènes météorologiques en route et autres phénomènes dans l'atmosphère qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne)
SL	Lettre de service
SMC	Contrôle des mouvements à la surface
SMR	Radar de surface
S/N	Numéro de série
SPECI	Message d'observation météorologique spéciale d'aérodrome
SRA	Approche au radar de surveillance
SRGC	Recommandation de sécurité de portée mondiale
SRM	Manuel des réparations structurales
SSR	Radar secondaire de surveillance
STAR	Arrivée normalisée aux instruments
STOL	Décollage et atterrissage courts
SVR	Portée visuelle oblique
t	Tonne
TAF	Prévision d'aérodrome
TAR	Radar de surveillance de région terminale
TAS	Vitesse vraie (VV)
TAWS	Système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	Système d'alerte de trafic et d'évitement de collision
TCH	Hauteur de franchissement du seuil
TDP	Point de décision au décollage
TDZ	Zone de toucher des roues
TMA	Région de contrôle terminale
TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
TRACON	Contrôle d'approche radar en région terminale
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome/Contrôle d'aérodrome
UAC	Centre de contrôle de région supérieure
UAR	Route supérieure
UHF	Ultra-hautes fréquences (de 300 à 3 000 MHz)
ULD	Balise de localisation subaquatique
UTC	Temps universel coordonné
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche
VFR	Règles de vol à vue
VHF	Très hautes fréquences (de 30 à 300 MHz) VMC Conditions météorologiques de vol à vue
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
VSI	Variomètre
VTOL	Décollage et atterrissage verticaux
V	VITESSES
V1	Vitesse de décision
V2	Vitesse de sécurité au décollage

VMCA	Vitesse minimale de contrôle en air libre
VMCL	Vitesse minimale de contrôle en approche, tous moteurs en fonctionnement
VMO/MMO	Vitesse maximale ou nombre de Mach maximal admissible en exploitation
VNE	Vitesse à ne jamais dépasser
VR	vitesse de rotation
VREF	Vitesse de référence pour l'approche et l'atterrissage, tous moteurs en fonctionnement
VS	Vitesse corrigée minimale en vol lors d'une manœuvre de décrochage normal
VS1	Vitesse de décrochage (configuration lisse)
W	Ouest/Longitude ouest

2.3 Terminologie aéronautique

(1) Accident

Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est décreet, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs.

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

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

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

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

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

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

(2) Aéronef

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

- (3) **Blessure grave** Toute Blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies; ou
 - b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez); ou
 - c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon; ou
 - d) se traduit par la lésion d'un organe interne; ou
 - e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps; ou
 - f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- (4) **Blessure mortelle** Toute blessure entraînant la mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident.
- (5) **Cellule** Cellule Permanente d'enquêtes (entité désignée par la République de Guinée pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile dans le cadre de l'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale).
- (6) **Causes** Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.
- (7) **Compte rendu de données d'accident/incident** Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention des causes et des recommandations de sécurité.
- (8) **Compte rendu préliminaire** Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

- (9) **Conseiller** Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.
- (10) **Enquête** Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.
- (11) **Enquêteur désigné** Personne chargée en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.
- (12) **Enregistreur de bord** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents.
Un Enregistreur de bord automatique largable (ADFR) est un enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.
- (13) **Exploitant** toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs
- (14) **État de conception** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (15) **État de construction** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- (16) **État contractant** État qui a rejoint l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en signant la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).
- (17) **État de l'exploitant** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (18) **État d'immatriculation** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (19) **État d'occurrence** État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.
- (20) **Exploitant** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (21) **Facteurs contributifs** Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la

- suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.
- (22) **Incident** Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
- (23) **Incident grave** Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.
- La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.
- (24) **Masse maximale** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.
- (25) **Normes et pratiques recommandées internationales** Normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, adoptées conformément à l'article 37 de la convention de Chicago ;
- (26) **Personne impliquée** le propriétaire, un membre de l'équipage, l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave; toute personne associée à la maintenance, à la conception ou à la fabrication de l'aéronef ou à la formation de l'équipage; toute personne participant à la fourniture de services de contrôles de la navigation aérienne, de services d'informations de vol ou de services aéroportuaires, qui a fourni des services pour l'aéronef; le personnel de l'autorité nationale de l'aviation civile;
- (27) **Permis d'exploitation aérienne** Permis autorisant un exploitant à exercer une activité de transport aérien

- (28) **Proches** les plus proches membres de la famille, les proches parents ou toute personne ayant une relation étroite avec la personne victime d'un accident
- (29) **Recommandation de sécurité** Proposition formulée par un service d'enquêtes sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou des incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.
- (30) **Recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC)** Recommandation de sécurité concernant une carence systémique, dont la probabilité de récurrence a des conséquences importantes à l'échelle mondiale et nécessite que des mesures soient prises rapidement pour améliorer la sécurité.
- (31) **Représentant accrédité** Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné proviendra normalement du service d'enquêtes sur les accidents de l'État.

2.3.1 Termes techniques descriptifs

Cette section contient une liste de termes techniques ayant un sens technique particulier, accompagnée d'une définition explicative.

(1) Acyindrique	Pièce dont le diamètre est inégal.
(2) Affaissement	Déformation vers l'intérieur du contour original d'une pièce, habituellement causée par des différences de pression importantes.
(3) Arrachement	Condition habituellement associée au filetage des fixations ou à un isolant électrique. Enlèvement d'un matériau par la force.
(4) Arrondissage	Création d'un rebord ou d'un arrondi sur un bord métallique.
(5) Barbes	Irrégularités ou éclats pointus sur le bord ou en surface d'un matériau.
(6) Blocage	Mouvement limité, à la suite d'un effet de resserrement ou d'adhésion, qui peut résulter d'une température élevée ou basse, ou de la



	présence d'un corps étranger coincé dans un mécanisme. Aussi : adhésion, resserrement.
(7) Bombé	Renflement localisé vers l'extérieur, habituellement causé par une chaleur excessive ou une différence de pression localisée. Aussi : ballonné, renflé.
(8) Bosselé	Dommages causés par l'impact d'un corps étranger qui se matérialise par une impression concave en surface. Le matériau est déformé, mais rarement percé. Aussi : martelé.
(9) Bouché	S'applique à des tuyaux, conduites, tubulures, etc., totalement ou partiellement obstrués. Aussi : engorgé, obstrué.
(10) Broutage	Usure ou éraillage excessif causé par un mouvement de deux surfaces l'une contre l'autre sous haute pression.
(11) Brûlé	Oxydation destructive, habituellement causée par une température supérieure au degré de résistance du matériau.
(12) Brûlure	Résulte de l'application d'une chaleur excessive, qui se traduit habituellement par un changement de couleur ou d'apparence. On dit aussi : décoloré, surchauffé.
(13) Carbonisé	Recouvert d'un dépôt de carbone accumulé. Aussi : encrassé, calaminé.
(14) Cassé	Séparation forcée en deux ou plusieurs morceaux. Aussi : fracturé.
(15) Circuits électriques — court-circuit	Circuits où le courant ne passe pas dans les bons fils ou circuits qui ont normalement des potentiels électriques différents.
(16) Circuits électriques — mis à la masse	Circuits où le courant peut se rendre à la terre.
(17) Circuits électriques — ouverts	Circuits électriques incomplets suite à une séparation de connexions électriques.
(18) Cisaillement	Rupture sous l'effet d'une action de coupe. Aussi : coupure.
(19) Corrodé	Destruction graduelle par une action chimique. Souvent constatée sous la forme d'une couche d'oxyde à la surface du matériau. Aussi : rouillé, oxydé.
(20) Courbé	Courbe ou déviation graduelle par rapport à la ligne ou au plan original souvent causée par une force latérale ou la chaleur.



(21) Craquelures	Fines fissures en surface, habituellement causées par la chaleur.
(22) Croisés	Se dit d'un filetage endommagé par une mauvaise installation (dans le cas de fils croisés) ou de fils électriques inversés qui empêchent un appareil de fonctionner.
(23) Déchiré	Séparé par une traction.
(24) Déparié	Deux ou plusieurs pièces incorrectement montées.
(25) Dépôt	Accumulation sur une pièce d'un matériau, soit d'origine étrangère, soit d'une autre pièce sans contact direct. Aussi : encrassement, métallisation.
(26) Dépôt métallique	Transfert d'un métal à la surface d'un autre, habituellement sous l'effet d'un frottement de deux surfaces sans une lubrification adéquate.
(27) Désintégré	Séparé ou décomposé en fragments. Fracture (cassure) excessive, par exemple d'un palier. Perte totale de la forme originale. Aussi : éclaté.
(28) Distorsion	Déformation complète de la forme originale d'une pièce, habituellement attribuable à l'impact d'un corps étranger, à une tension structurelle, à un chauffage localisé excessif, ou à leur combinaison. Aussi : gonflé, tordu, gauchi.
(29) Ébréché	Endommagé sur les bords, les coins ou en surface du matériau ; habituellement causé par un impact violent et non par l'écaillage.
(30) Écaillage	Détachement d'une pellicule en surface, par exemple un revêtement ou un placage. L'écaillage se traduit par l'apparition de gros morceaux détachés de la surface ; il est précédé ou accompagné de l'apparition de cloques. Aussi : cloqué, boursoufflé.
(31) Éclatement	Écaillage poussé d'un matériau qui se traduit par une surface très rugueuse. À ne pas confondre avec l'écaillage.
(32) Écrasé	Perte permanente de la courbure, au-delà des limites tolérées, habituellement causée par une compression.
(33) Effet de Brinell	Creux dans la surface circulaire du chemin d'un roulement à billes, habituellement causé par une charge répétée du roulement due à un choc. Un faux effet de Brinell correspond à une usure attribuable aux déplacements latéraux des rouleaux dans un chemin stationnaire ; le

	véritable effet de Brinell étant causé par une déformation plastique du matériau.
(34) Égratignures	Marques superficielles causées par le mouvement d'un objet acéré ou d'une poussière sur une surface. Le matériau est déformé, sans être arraché.
(35) Élongation	Étirement d'une pièce, éventuellement sous l'effet des conditions d'utilisation ou d'une force excessive. Aussi : étirement.
(36) Entaille	Marque en surface causée par l'impact d'un corps étranger. Le matériau est déformé, rarement arraché.
(37) Éraflure	Entaille profonde causée par les bords acérés d'une matière étrangère.
(38) Érailement	Usure d'un matériau par frottement.
(39) Érodé	Pièce dont le matériau a été emporté par un fluide ou un gaz ; la chaleur ou des impuretés peuvent aggraver ce phénomène.
(40) Excentricité	Pièce(s) dont le centre commun théorique est déplacé. Aussi : non concentrique.
(41) Fatigue	Défaillance progressive d'une pièce sous une charge répétée.
(42) Fissure	Séparation partielle visible d'un matériau.
(43) Fondu	Déformation de l'original attribuable à la chaleur, la friction ou la pression.
(44) Frisure	État des pointes des pales d'un compresseur ou d'une turbine recourbées par un frottement contre l'enveloppe du moteur.
(45) Frottement	Mouvement sous pression ou friction contre une autre pièce.
(46) Fusion	Combinaison de deux matériaux, habituellement causée par la chaleur, la friction ou un courant électrique.
(47) Gauchi	Déviation par rapport au plan original habituellement causée par une force latérale. Aussi : froissé, plié, déformé.
(48) Goujure	Trace laissée sur un matériau par un corps étranger. Aussi : rayure.
(49) Grippage	Blocage de pièces sous l'effet d'une expansion ou d'une contraction attribuable à des températures basses ou élevées, ou à la présence d'un corps étranger coincé dans un mécanisme, ou à l'absence de lubrifiant. Aussi : saisi, coincé, bloqué.

(50) Hors d'équerre	Pièce déformée où les surfaces ne sont plus à angles droits.
(51) Malposition	Erreur d'installation d'une pièce qui peut ainsi subir des dommages ou endommager d'autres pièces. Aussi : désaligné, inversé.
(52) Martelé	Endommagé par des coups ou impacts répétés.
(53) Phénomène d'arc	Effets visibles (marques de brûlure, métal fusionné) à la suite d'une décharge électrique entre deux bornes électriques. Aussi : Étincelle de rupture.
(54) Piqûre	Petite cavité irrégulière à la surface d'un matériau, habituellement causée par la corrosion, un écaillage ou une décharge électrique.
(55) Poreux	Matériau qui contient des vides internes. S'applique habituellement aux moulages et soudures.
(56) Ragué	Déchiré par frottement.
(57) Rayure	Sillon lisse, arrondi, cause par l'usure, habituellement plus large qu'une éraflure dont les bords sont arrondis et le fond lisse.
(58) Rupture	Séparation brusque sous l'effet d'une force élevée, d'une différence de pression, d'une grande tension appliquée localement, ou de leur combinaison. Aussi : éclatement, déchirure.
(59) Usé	Endommagé par une friction, habituellement causée par le frottement de deux pièces l'une contre l'autre avec un mouvement restreint.
(60) Usure	Dégradation d'une pièce attribuable à son utilisation.
(61) Vitrification	Apparition indésirable d'une surface dure, brillante attribuable à un frottement, à la chaleur ou à l'application d'un vernis.

2.3.2 Terminologie des facteurs humains

Cette section contient une liste de certains termes en matière de facteurs humains qu'il est possible d'utiliser lors de la rédaction du rapport final sur un accident. L'utilisation à bon escient de ces termes peut faciliter l'identification et l'explication des facteurs humains présents dans un accident.

(1) Attention canalisée	État d'esprit observé lorsqu'une personne concentre toute son attention sur un stimulant à l'exclusion de tout autre. Cause des problèmes lorsque cette personne n'accomplit pas une tâche ou ne donne pas suite à une information plus prioritaire et n'est en conséquence pas
--------------------------------	---



	en mesure d'observer ou de réagir à une situation qui appelle une attention immédiate.
(2) Biais de confirmation	Une personne qui s'attend à ce que se produise un événement particulier peut être moins en mesure de reconnaître les signes que les choses ne se déroulent pas comme prévu.
(3) Complaisance	État où le niveau d'attention consciente d'une personne est réduit par un sentiment de sécurité et de confiance en soi. L'excès de confiance et un sentiment d'ennui en sont des indices caractéristiques, qui peuvent entraîner une dégradation importante des performances.
(4) Conscience de la situation	Capacité de suivre l'évolution d'événements importants suivant leur ordre de priorité et les conditions environnantes.
(5) Désorientation spatiale	Erreur inconsciente d'orientation dans l'espace.
(6) Distraction	Interruption et réorientation de l'attention attribuable à des signes extérieurs ou à une réflexion.
(7) Fascination	État anormal d'attention où un individu observe un signe extérieur, sans y réagir.
(8) Fatigue	Diminution progressive des performances attribuable à une activité physique ou mentale excessive ou prolongée, à un manque de sommeil, à une perturbation des cycles diurnes ou à une tension attribuable à un événement de la vie privée.
(9) Fatigue aiguë	Le résultat d'une activité physique et/ou mentale excessive pendant une brève période de temps. État temporaire qui peut être corrigé par un repos adéquat.
(10) Fatigue chronique	Le résultat d'une exposition prolongée à des périodes successives de fatigue aiguë, pendant plusieurs jours ou semaines, sans périodes de repos adéquates pour récupérer.
(11) Gradient d'autorité dans le poste de pilotage	Facteurs liés à l'expérience et à la compétence relative dans un environnement donné qui déterminent le niveau d'autorité du pilote.
(12) Illusion	Perception erronée de la réalité attribuable aux limites inhérentes aux récepteurs sensoriels et/ou à la façon dont l'information est présentée ou interprétée.
(13) Inattention	État habituellement causé par un sentiment de sécurité, de confiance en soi ou l'absence d'un sentiment de menace. Un sentiment d'ennui constitue une forme d'inattention causée par un environnement sans intérêt ou peu exigeant. La complaisance en est une autre forme attribuable à un sentiment de confiance excessive, à un certain relâchement ou à un manque de motivation.

(14) Interférence des habitudes prises	Situation où un individu réagit en fonction d'habitudes prises qui ne conviennent pas compte tenu de la tâche à exécuter.
(15) Pression	Type de stress résultant des exigences imposées par des supérieurs, des pairs, des objectifs personnels, le temps, des facteurs d'environnement ou la relation entre l'homme et la machine.
(16) Saturation cognitive	Situation où la quantité d'informations à traiter est supérieure à la capacité d'attention d'un individu.
(17) Stress	État mental ou physique qui appelle une action ou un ajustement.
(18) Vigilance	Maintien d'un niveau approprié d'attention consciente à la tâche dont on est chargé. Des manques d'attention peuvent se produire lorsqu'une personne assume une tâche de supervision pendant un certain temps.