

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 24 octobre 1995 à Calvi (2B) au Cap 232 immatriculé F-GPRC

A l'issue d'un tonneau déclenché positif en montée verticale, le palonnier se bloque. Le pilote ne peut reprendre totalement le contrôle de l'appareil qu'il évacue en vol. L'appareil s'écrase en piqué.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 16 Mai 2001

Recommandation 01

Rapport du BEA (extrait)

L'enquête a montré que le laissez-passer accordé au CAP 232 n° 2 avait perdu son caractère exceptionnel, alors même que le processus de certification de type était interrompu. En outre, l'utilisation des marques distinctives F-GPRC, identiques à celles de l'immatriculation définitive, pouvait laisser penser que cet avion possédait un certificat de navigabilité. En conséquence le BEA recommande que l'exploitation d'un aéronef en cours d'expérimentation ne puisse se faire que sous le contrôle effectif du constructeur et que cette situation temporaire reste clairement identifiable. Que la DGAC se rapproche des JAA et de la FAA pour faire évoluer les conditions de certification en catégorie acrobatique en prenant en considération les contraintes de la voltige moderne.

Réponse de la DGAC

1) Dans le passé, dans le cadre très particulier des avions de voltige de compétition, les laissez-passer étaient parfois délivrés aux propriétaires qui étaient des pilotes de voltige de niveau international, avant que l'appareil ne soit certifié de type. En outre, ces laissez-passer faisaient référence à l'immatriculation réservée de l'appareil.

Suite à cet accident, la politique de la DGAC sur ce point a évolué : en France, avant d'avoir obtenu son CDN de type ou un CDNS lorsque la certification est suffisamment avancée, tout appareil reste sous la responsabilité du constructeur. Cette évolution a été ensuite confirmée dans le cadre du règlement européen n°1702/2003 du 24 septembre 2003.

En outre, les appareils sous registre français sont toujours immatriculés avec des marques constructeurs débutant par F-W.

2) L'établissement de conditions techniques particulières aux avions de voltige était inscrit au programme de travail du groupe d'études du JAR23 (JAR 23 Study Group) sur proposition de la DGAC et l'OFAC (Autorité suisse). Ce point devait être intégré dans le programme de travail d'harmonisation FAA/JAA afin de faire évoluer conjointement les règlements européens JAR23 et américains FAR23. Les nouveaux programmes de travail établis par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) n'en font plus mention. Par conséquent, la DGAC a envoyé un courrier le 11 mai 2004 à l'EASA pour les inciter à prendre à nouveau en considération ce besoin. Le suivi de cette recommandation dépend désormais de l'EASA.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



100%