

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Accident survenu le 4 mai 2008 à Longchamps (27) à l'avion Yakovlev Yak 54 immatriculé RA-3332K

Le pilote décolle de l'aérodrome de Beauvais à 15 h 15 pour un vol local. Des habitants du lieu dit « Entre-Deux-Boscs » indiquent que, vers 15 h 30, l'avion effectue une boucle à très basse hauteur. En fin d'évolution, le pilote se trouve face à une ligne électrique basse tension. Il parvient à reprendre un peu de hauteur, survole le toit d'une maison, la ligne électrique et retombe ensuite avec une faible incidence à piquer. L'avion heurte le sol dans un champ situé à l'ouest du lieu-dit et prend feu.

#### Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 06 Octobre 2010

#### Recommandation 01

BEA (extrait)

Sans relation démontrée entre le suivi de navigabilité du RA-3332K et l'accident, il est apparu lors de l'enquête que le suivi de la navigabilité des avions immatriculés en Russie était délégué à la Fédération des Aviateurs privés de Russie, organisme dont le statut n'est pas clairement défini à ce jour. En particulier, le BEA n'a pu obtenir aucune information sur la maintenance récente effectuée sur le RA-3332K. Aucun document relatif aux procédures de contrôle lors des visites de renouvellement de certificat de navigabilité n'a pu être obtenu. En conséquence, le BEA recommande que :

la DGAC et l'EASA, en relation avec les autorités de l'Aviation Civile russe, clarifient la situation de la FLA et prennent, en conséquence, les dispositions nécessaires.

#### Réponse de la DGAC

Les aéronefs immatriculés dans un pays tiers, qui ne sont pas exploités à des fins commerciales, survolent librement le territoire français pour autant qu'ils répondent aux normes édictées par la convention de Chicago. Un certificat de navigabilité en état de validité et délivré selon l'annexe 8 de l'OACI par l'autorité compétente du pays d'immatriculation, telle qu'elle a été déclarée par l'Etat à l'OACI, permet donc de voler en France sans formalité administrative particulière. La DSAC n'envisage pas de remettre en cause ce principe établi par le Code de l'Aviation Civile.

Compte tenu des incertitudes sur le rôle de la FLA soulevé par le rapport d'enquête du BEA, la DSAC a, à nouveau, contacté l'autorité de l'aviation civile russe et d'autres Autorités ayant des avions de ce type exploités sur leur territoire pour obtenir des éclaircissements sur la situation juridique de ces avions.

En mai 2012, la DSAC n'avait pas obtenu de réponse officielle de l'autorité de l'aviation civile russe. Les éléments recueillis ont conduit la DGAC à publier le 3 mai 2012 une AIC dont le corps est reproduit ci-dessous. L'AIC est accessible à l'adresse suivante : [https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier%5Caicfrancea%5CAIC\\_A\\_2012\\_08\\_FR.pdf](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier%5Caicfrancea%5CAIC_A_2012_08_FR.pdf)

Par lettre du 28 août 2012, l'Autorité russe a informé officiellement la DGAC que les certificats de navigabilité émis et renouvelés par le FLA pour les aéronefs portant les marques spécifiques RAXXXK étaient illégitimes pour les vols en dehors du territoire russe. Ce qui confirme la pertinence de l'AIC publiée par la DGAC.

Texte de l'AIC :

#### 1 Introduction

*Il y a quelques années la Fédération des Aviateurs Amateurs de Russie (FLA) avait reçu de l'Autorité de l'aviation civile de la Fédération de Russie (SCAAR) une délégation pour la supervision de certains aéronefs de conception russe.*

*Cette délégation portait notamment sur :*

- L'immatriculation (marque spécifique RA-xxxxK) (où xxxx désigne 4 chiffres arabes)
- La délivrance et le renouvellement de la validité des certificats de navigabilité (CDN)
- La délivrance de licences de pilotes

*Les aéronefs concernés sont principalement de marques Yakovlev (YAK-12, YAK-50, YAK-52, YAK-55 ...), Sukhoï (SU-26) et Aero Vodochody (L-29 et L-39).*

*Dans le cadre de cette délégation, les certificats de navigabilité émis par cette organisation étaient réputés conformes à l'annexe 8 de l'OACI et ces avions pouvaient circuler sans limitation au sein des pays signataires de la Convention de Chicago.*

*Le SCAAR (State Civil Aviation Authority of the Russian federation) n'est plus aujourd'hui en mesure de garantir que les immatriculations RA-xxxxK et les certificats de navigabilité mentionnant la conformité aux normes de l'OACI délivrés par la FLA permettent de satisfaire aux obligations d'Etat de conception qui lient l'Etat russe aux autres Etats signataires de la Convention de Chicago.*

La DGAC est tenue d'en tirer les conséquences et de considérer que les immatriculations, certificats et licences délivrés par le FLA n'ouvrent plus aux droits de libre circulation internationale offerte aux aéronefs conformes à cette Convention.

## 2 Interdiction de survol

En conséquence, les aéronefs immatriculés RA-xxxxK et titulaires d'un certificat de navigabilité délivré par la fédération russe FLA sont interdits de survol du territoire de la République Française s'ils n'ont pas reçu une autorisation spéciale à cet effet de la DGAC. Cette interdiction prend effet quatre mois après la date de publication de la présente AIC.

## 3 Délivrance de laissez-passer sous marques F-W...

Malgré l'absence de démonstration de conformité à des normes techniques civiles, la DGAC étudie les conditions sous lesquelles pourrait être défini, sur la base de l'expérience en service et de conditions de maintenance particulières, un régime de certificat de navigabilité restreint permettant la poursuite de l'exploitation des aéronefs concernés, sous marques d'immatriculation françaises. Ce régime pourrait être étendu à d'autres types d'aéronefs relevant de l'annexe II du règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008, notamment ceux conçus initialement à des fins militaires (annexe II d).

Dans l'attente de la définition d'un tel régime, la DGAC pourra autoriser le vol des aéronefs visés par l'interdiction du paragraphe 2 dans le cadre d'un laissez-passer provisoire sous marques temporaires F-W.

De tels laissez-passer ne seront délivrés qu'aux aéronefs déjà basés en France à la date de publication de la présente AIC. Il sera à la charge du postulant d'en apporter la preuve.

Les modalités de délivrance de ces laissez-passer et les limitations associées sont décrites dans l'annexe 1 à la présente AIC.

### Degré d'avancement ( 28 Août 2012)

