



TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 21 avril 1997 à Troyes-Barberey au Socata TB du SEFA immatriculé F-GEVN

En condition de vol à vue, l'avion percute le sol alors qu'il se présente en longue finale sur la piste 36R de l'aérodrome Troyes Barberey. Il rebondit en se disloquant partiellement et termine sa course en s'écrasant trente-cinq mètres après le premier impact à un cap pratiquement inverse à celui de l'approche finale.

Bulletin de recommandation du 19 janvier 2005

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 17 Juin 2002

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'hypothèse d'une perte de contrôle de l'avion due à l'absorption de monoxyde de carbone a été écartée, étant donné les taux mesurés dans le sang des occupants. Toutefois, l'infiltration accidentelle de monoxyde de carbone dans une cabine d'avion n'est pas techniquement impossible. Aussi, compte tenu du faible prix des détecteurs de CO, le BEA recommande que :

Que la DGAC impose la présence d'un détecteur de monoxyde de carbone à bord des aéronefs d'aviation générale.

Réponse de la DGAC

La DGAC a émis un bulletin de recommandation BR 2005/05 (A) qui explique les dangers d'une exposition au monoxyde de carbone en aviation générale et conseille l'installation d'un détecteur sans le rendre obligatoire. Ce bulletin recommande notamment l'installation de pastilles en mettant en avant leur faible coût. Il ne fait pas référence à un standard minimal de performance du détecteur.

La DGAC avait envisagé d'imposer l'emport de certains types de détecteurs via la réglementation opérationnelle nationale (arrêté de 91). Cette évolution réglementaire aurait introduit des difficultés liées à l'absence de normes de performance sur ces détecteurs. De plus, la DGAC n'a plus, aujourd'hui, la compétence réglementaire dans ce domaine. Cette exigence n'a pas été incluse dans les propositions de réglementation opérationnelles aviation générale NCC et NCO (opérations non commerciales d'aéronefs complexes ou non complexes). Néanmoins, l'AESA a créé une tâche spécifique RMT. 0329 (OPS.059a) "Carbon Monoxide Detector on board all piston-engined aircraft". Cette tâche est intégrée au programme réglementaire de l'AESA 2013-2016. Le but du groupe de travail est de développer des règles de mise en œuvre (IR) pour répondre à la présente recommandation (référence BEA FRAN-2002-002). Ce groupe doit être créé en 2013 et terminer son travail en 2016.

La DGAC n'envisage pas d'action complémentaire et le suivi de cette recommandation est clos.

Degré d'avancement (22 Janvier 2013)



