



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale – Politique et normalisation

POSITION DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE CONCERNANT LE PROBLÈME DE L'ÉLABORATION DE NORMES DE L'OACI POUR LES AVIONS DE LIGNE SUPERSONIQUES PROMETTEURS

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'un des principaux objectifs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est l'élaboration en temps utile de normes internationales pour tous les types d'aéronefs de l'aviation civile, en particulier pour les avions de transport supersonique (SST). Le monde est confronté à un défi lié à la mise au point de SST prometteurs, acceptables pour l'environnement et économiques. Plusieurs entreprises ont déjà fait de grands progrès dans le développement d'avions supersoniques et ceux-ci seront probablement certifiés dès 2023-2025. La Fédération de Russie participe activement à des travaux de recherche approfondis sur les SST futurs et leurs systèmes de propulsion, aussi bien en Russie qu'au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). À l'heure actuelle, des sous-groupes et des groupes de l'OACI travaillent d'arrache-pied sur les problèmes des SST et tentent d'élaborer des normes internationales pour ces aéronefs en temps voulu.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à charger le Conseil d'étudier la possibilité de prioriser l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) de l'OACI pour les SST, en tenant compte ce faisant de la nécessité d'une coordination étroite et efficace entre les équipes d'experts du CAEP et de l'ANC ;
- à prendre note du fait que la Fédération de Russie, forte de sa riche expérience en ce qui concerne la construction des avions de transport supersonique de première génération et les résultats des travaux de recherche ultérieurs sur les SST prometteurs de nouvelle génération (projets HISAC et RUMBLE), est prête, si nécessaire, à fournir des ressources pour soutenir cette importante activité de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — Protection de l'environnement.
<i>Incidences</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.

¹ Versions anglaise et russe fournies par la Fédération de Russie.

<i>financières :</i>	
<i>Références :</i>	<ul style="list-style-type: none">• Résolution A39-1 de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale », Appendice G — Aéronefs supersoniques — Problème de la détonation balistique• Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>, Partie 1 — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i>, 10^e édition, OACI, 2016

1. INTRODUCTION

1.1 Le premier vol d'un avion de ligne supersonique soviétique, Tu-144, a eu lieu le 31 décembre 1968. Trois mois plus tard, le supersonique franco-britannique Concorde s'élevait dans les airs. Ces deux vols ont ouvert la voie au transport supersonique. À l'époque, le développement de ces avions constituait une véritable percée technologique.

1.2 Aujourd'hui, le défi auquel est confronté le monde est lié à la construction de nouveaux avions de transport supersonique (SST) prometteurs, écologiquement acceptables et économiques. Plusieurs sociétés ont fait des progrès considérables dans le développement d'avions supersoniques commerciaux et ont l'intention de les mettre en service dès 2025-2030.

1.3 L'un des principaux objectifs de l'OACI est d'élaborer en temps voulu des normes internationales pour tous les types d'aéronefs de l'aviation civile, en particulier pour les SST. Dans les années 1960, il y avait un comité spécial pour les SST et dans les années 70, un comité technique sur les problèmes opérationnels de ces avions. Ils ont coordonné efficacement les travaux de différents groupes d'experts de l'OACI pour élaborer des exigences pour ce type d'avion, notamment en ce qui concerne les problèmes liés à la sécurité des vols, à l'environnement et à l'exploitation.

1.4 À l'heure actuelle, certains sous-groupes et groupes de l'OACI travaillent sans relâche sur les SST et essaient d'élaborer des normes internationales pour ces aéronefs, notamment en ce qui concerne la navigabilité, les normes relatives à la détonation balistique, au bruit dans l'environnement, aux émissions des moteurs à proximité des aéroports, aux émissions de CO₂, etc.

1.5 À la suite à la décision du CAEP/11, un groupe de coordination a été créé pour relier les groupes de travail des groupes WG1, WG3, MDG-FESG et ISG du CAEP, en vue de soutenir la recherche intégrée sur les SST (Doc 10126 de l'OACI, Rapport de la onzième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (paragraphe 12.1.18).

1.6 Lors de la 13^e Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/13) tenue en octobre 2018, une question d'actualité a été soulevée sur la nécessité d'élaborer des normes de navigabilité pour les SST (AN-Conf /13-WP/61).

2. ANALYSE

2.1 Dans la pratique, l'élaboration de normes environnementales pour les SST nécessite également une coordination étroite avec les questions de sécurité, et celle des normes de navigabilité, qui n'ont pas encore été élaborées et ne relèvent pas de la compétence du CAEP. Certains contacts ont déjà été établis entre celui-ci et l'ANC. En particulier, cette coordination est nécessaire pour élaborer une procédure de certification acoustique en tenant compte des contraintes de sécurité, et en résolvant les problèmes liés à la réduction de la détonation balistique, aux exigences de sécurité en cas de dépressurisation de la cabine, ou de panne du moteur, aux altitudes de croisière, etc. Il est donc souhaitable que le Conseil priorise la coordination des travaux en vue de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) pour les SST au sein de l'ANC et du CAEP afin d'accélérer ces travaux et d'accroître leur efficacité.

2.2 La Fédération de Russie participe activement à des travaux de recherche complexes sur les SST prometteurs et leurs systèmes de propulsion, y compris en Russie et dans le cadre du CAEP. Ces travaux portent sur la détonation balistique (projet international RUMBLE), le bruit environnemental de ces avions (CAEP WG1) et les interdépendances du bruit et des émissions (CAEP WG1-WG3) et ont lieu en Russie dans des établissements comme l'institut central d'aérohydrodynamique N. Y. Zhukovsky, l'institut central P.I. Baranov de développement de moteurs en aviation (qui fait partie de l'institut N.Y. Zhukovsky), l'entreprise publique par actions Tupolev et d'autres organisations.

3. CONCLUSION

3.1 La Fédération de Russie appuie la décision du CAEP de créer un groupe de coordination qui assurera la coordination des groupes de travail du Comité dans l'élaboration de normes pour les SST.

3.2 Elle invite l'Assemblée à charger le Conseil d'examiner la possibilité de prioriser les questions liées à l'élaboration de SARP de l'OACI pour les SST, en ayant présente à l'esprit la nécessité d'une coordination étroite et efficace entre les groupes d'experts de l'ANC et du CAEP. Ce processus accélérera l'élaboration de ces SARP, en permettant de tenir compte de toutes les interactions entre la sécurité, les spécifications de vol et les facteurs environnementaux, et renforcera l'efficacité de la coopération entre les différents experts de l'OACI travaillant sur le problème des SST.

3.3 La Fédération de Russie, forte de sa riche expérience en ce qui concerne la construction des avions de transport supersonique de première génération et sur les résultats des travaux de recherche ultérieurs sur les SST prometteurs de nouvelle génération (projets HISAC et RUMBLE) est prête si nécessaire à fournir des ressources pour soutenir cette importante activité de l'OACI.