



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS (AIG)
À L'ÉCHELON DIVISION (2008)**

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

Point 1 : Annexe 13

1.1 : Chapitre 1^{er} de l'Annexe 13

**PRÉCISION DE LA DÉFINITION DE L'ANNEXE 13 RELATIVE
AUX DOMMAGES SUBIS PAR LES AÉRONEFS**

(Note présentée par la France, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres¹,
et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

SOMMAIRE

La présente note est fondée principalement sur les propositions formulées par le Groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité (SIGS) pour aider à préciser la définition relative aux dommages subis par les aéronefs donnée par l'Annexe 13 aux fins de la classification des événements comme accidents.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Groupe OACI d'étude sur les indicateurs de sécurité (SIGS) se sert de la définition du terme « accident » figurant dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* pour déterminer les événements à inclure dans son ensemble de données sur les accidents. Toutefois, la définition de l'Annexe 13 a été formulée il y a de nombreuses années et elle peut être difficile à appliquer aux dommages qui peuvent être subis par les aéronefs à turbine modernes, ce qui donne lieu parfois à des incohérences.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont aussi membres de la CEAC.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. ANALYSE

2.1 La partie de la définition du mot « accident » qui se rapporte aux blessures est exprimée de façon précise dans l'Annexe 13 et son application pose peu de problèmes. Cependant, il est souvent difficile de décider si des dommages subis par un aéronef sont suffisamment importants pour considérer l'événement comme un accident conformément à la définition de l'Annexe 13 ou comme un incident.

2.2 Étant donné qu'il y a peu d'accidents de gros porteurs chaque année, il est important d'appliquer la définition de l'Annexe de façon cohérente pour garantir que l'ensemble de données sur les accidents représente fidèlement les accidents concernant ces appareils. Il est peu probable que la définition de l'Annexe 13 soit actualisée avant quelques années. Par conséquent, pour assurer une certaine cohérence dans l'application de la définition, il est nécessaire d'ajouter des indications à l'Annexe afin de préciser les dommages qui déterminent si un événement constitue un accident.

2.3 Ainsi, les lignes directrices ci-après ont été élaborées pour préciser quels dommages sont jugés suffisants pour qu'un événement soit classé comme un accident. Certains exemples de cas « limites » de dommages sont inclus dans les notes d'utilisation. Bien que l'on ne puisse évoquer toutes les situations possibles, les indications ci-après devraient être utiles dans les cas où il y a des doutes quant à savoir si les dommages subis par un aéronef sont suffisamment importants pour juger qu'ils correspondent à un accident. Ces lignes directrices pourraient nécessiter une « mise au point » suite à leur application.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée :

- a) à examiner la proposition d'amendement en appendice, et si, pour des raisons d'uniformité statistique, la proposition est rejetée ;
- b) à envisager l'élaboration d'un supplément fondé sur les notes d'utilisation proposées en appendice.

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 13

Dans les paragraphes suivants, la partie de la définition « d'accident (d'aéronef) » figurant dans l'Annexe 13 qui se rapporte aux dommages subis par l'aéronef est présentée en **caractères gras**. Les indications supplémentaires sont présentées en caractères maigres.

.....

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

- **qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol** (c.-à-d. l'aéronef n'offre plus la sécurité nécessaire pour effectuer un autre vol¹), **et**
- **qui normalement devraient nécessiter une réparation importante** (exigeant plus de 48 heures-personnes de travail²) **ou le remplacement de l'élément endommagé,**

Notes : 1) L'aéronef peut avoir atterri en sécurité, mais il ne peut pas effectuer un autre tronçon de vol en sécurité sans d'abord faire l'objet de réparations.

- 2) Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures (c.-à-d. qui exigent moins de 48 heures-personnes de travail), p. ex. une réparation temporaire suite à un contact de la queue avec le sol, et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la liste minimale d'équipements (LME) ou de la liste d'écarts de configuration (LEC), éléments en cause étant déposés ou absents, la réparation ne sera pas jugée importante et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

L'Annexe prévoit les exceptions suivantes :

- **sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur, à ses capotages ou à ses accessoires.** Indépendamment de ce qui précède, une panne de moteur entraînant une projection de débris d'éléments à haute énergie, p. ex. des fragments d'aubes de soufflante ou de turbine traversant le capotage, est comptée comme un accident,
- **ou encore de dommages limités aux hélices,** aux pales de rotor anticouple ou de rotor principal, **aux extrémités d'ailes, aux antennes,** aux sondes ou aux girouettes d'angle d'attaque,
- **aux pneus, aux freins,** aux roues et de dommages superficiels au train d'atterrissage,
- de dommages **aux carénages,** aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise **ou de petites entailles ou perforations du revêtement,**
- ou de dommages mineurs causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) non visés par l'alinéa b) ci-dessus.

NOTES D'UTILISATION

- Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.
- Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude), ou d'éléments d'inverseur, qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.
- Les événements au cours desquels des aubes de compresseur ou de turbine, ou d'autres éléments internes de moteur sont éjectés par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme un accident.
- On classe parmi les accidents les cas d'écrasement ou de perte du radome.
- On ne considère pas comme des accidents les cas d'absence de volet, de bec ou d'autre élément hypersustentateur et d'ailette marginale dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste minimale d'équipements (LME) ou de la liste d'écarts de configuration (LEC).
- Dans le cas de la rentrée d'une jambe de train d'atterrissage ou d'un atterrissage sur le ventre causant seulement des marques d'abrasion sur le revêtement, les observations relatives à un contact de la queue avec le sol s'appliquent (voir la note 2 ci-dessus).
- Si les dommages causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.
- Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, telle que la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.
- Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages assez importants.
- Les événements entraînant des dommages aux ailettes de rotor anticouple ou de rotor principal pendant que le giravion est au sol ne sont pas classés comme des accidents.

Note : Le coût des réparations ou la perte estimative, qui sont indiqués par Airclaims, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l'événement comme un accident. De même, un événement peut être considéré comme une « perte de coque » parce l'aéronef n'est pas économique à réparer et non parce qu'il a subi des dommages tels que l'événement peut être classé comme un accident.