



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

#### ÉTABLISSEMENT DU FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES AVEC UNE MARGE SUFFISANTE LE LONG DE L'ITINÉRAIRE DE DÉROUTEMENT À DESTINATION

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le chapitre 5, *Limites d'emploi relatives aux performances des avions*, de l'Annexe 6 de l'OACI, Parties 1, 2 et 3, a suscité des débats sur le franchissement des obstacles le long de l'itinéraire de déroutement à destination, communément appelé point B à C ou dégagement à destination.

La présente note de travail propose que les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables soient amendées après qu'une étude plus approfondie et une réévaluation auront été réalisées.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte du contenu de la présente note ;
- b) fournir des recommandations aux fins d'amender les § 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11 de l'Annexe 6 ;
- c) prendre en considération ce qui suit :
  - 1) définir l'itinéraire de déroutement à destination comme faisant partie de « la route ou des déviations prévus » figurant aux § 5.2.9 et 5.2.10 de l'Annexe 6 ;
  - 2) étendre au-delà de la trajectoire d'approche le franchissement des obstacles spécifié au § 5.2.11 de l'Annexe 6, afin de couvrir tous les segments du déroutement à destination.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques relatifs à la <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note n'ont pas d'incidences financières directes.
<i>Références :</i>	Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> , Partie 1 — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i> , Partie 2 — <i>Aviation générale internationale — Avions</i> et Partie 3 — <i>Vols internationaux d'hélicoptères</i> — § 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les § 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11 de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*, Partie 2 — *Aviation générale internationale — Avions*, et Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont soulevé de nombreuses préoccupations en matière de sécurité, de clarté et de logique. Les opérateurs éprouvent des difficultés à différencier les incidences sur le plan de la sécurité entre l'itinéraire de dégagement en route et l'itinéraire de déroutement à destination en ce qui concerne le franchissement des obstacles avec une marge suffisante. Les pilotes commandants de bord commencent également à remettre en question la nécessité d'opérer sur de telles routes, où le franchissement des obstacles avec une marge suffisante n'est pas garanti.

## 2. ANALYSE

2.1 Les § 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11 de l'Annexe 6 stipulent ce qui suit :

- a) Annexe 6, § 5.2.9 - *En route — un moteur hors de fonctionnement*. Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des déroutements prévus, l'avion devra pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aéroport lui permettant de satisfaire aux normes du § 5.2.11, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale ;
- b) Annexe 6, § 5.2.10 - *En route — deux moteurs hors de fonctionnement*. Pour les avions équipés de trois moteurs au moins, sur tout tronçon de route où il est nécessaire, étant donné l'emplacement des aéroports de dégagement en route et la durée totale du vol, de tenir compte de la probabilité de défaillance d'un deuxième moteur afin de maintenir le niveau général de sécurité correspondant aux normes du présent chapitre, l'avion devra pouvoir, en cas de défaillance de deux moteurs, poursuivre le vol jusqu'à un aéroport de dégagement en route, et y atterrir ;
- c) Annex 6, § 5.2.11 - Sur l'aéroport d'atterrissage ou d'amerrissage prévu et sur tout aéroport de dégagement, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche, l'avion devra pouvoir atterrir et s'immobiliser ou, s'il s'agit d'un hydravion, réduire suffisamment sa vitesse, sur la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable. Il sera tenu compte des variations prévues dans la technique d'approche et d'atterrissage ou d'amerrissage, s'il n'a pas été tenu compte de ces variations dans la détermination des données de performances consignées dans le manuel de vol.

2.2 La modalité d'application des § 5.2.9 et 5.2.10 de l'Annexe 6, associée au franchissement des obstacles avec une marge suffisante, a conduit à plusieurs interprétations. Nombreux sont ceux qui considèrent la phase en route comme une simple route entre l'aéroport de départ et l'aéroport de destination (point A à B), tandis que d'autres définissent l'itinéraire de déroutement à destination (point B à C) comme faisant partie de la phase en route. Cette modalité nécessite de plus amples explications afin que sa mise en œuvre soit cohérente.

2.3 Outre la question de la clarté, de nombreux acteurs de l'industrie aéronautique ont soulevé celle des incidences sur le plan de la sécurité et de la logique qui sous-tend cette décision. Si les prescriptions

des § 5.2.9 et 5.2.10 de l'Annexe 6 ne concernent que les itinéraires de déroutement en route le long de l'itinéraire depuis le départ jusqu'à la destination, la base logique de cette règle sur le plan de la sécurité est difficile à justifier. Tous les itinéraires de déroutement, y compris le déroutement à destination, devraient être traités de la même manière que dans toute évaluation des risques, la gravité associée aux obstacles étant tout aussi catastrophique.

2.4 Il semble que la prescription connexe, au § 5.2.11 de l'Annexe 6, ne nécessite que le franchissement des obstacles sur la trajectoire d'approche avec une marge suffisante. L'avion devrait survoler tous les obstacles avec une marge suffisante le long de sa route, afin d'atteindre la trajectoire d'approche. De ce fait, le franchissement des obstacles avec une marge suffisante doit être appliqué au-delà de la trajectoire d'approche pour être rationnellement justifié.

2.5 L'enquête 2 A sur les exploitants des Émirats arabes unis a révélé que le franchissement des obstacles avec une marge suffisante pour un dégagement à destination est appliqué par l'ensemble d'entre eux dans le cadre de sécurité obligatoire. Mais, dans certains cas, le franchissement des obstacles n'est pas calculé dans un scénario de panne moteur. Le manque de clarté de la modalité et la faible probabilité dans l'évaluation des risques en sont les raisons possibles.