



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)**

**VINGT-SIXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 16 – 27 octobre 2017**

**Point 2 : Élaboration de recommandations relatives à des amendements des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) à introduire dans l'édition de 2019-2020**

**ACCÈS AUX MOTEURS CHARGÉS À BORD D'UN AÉRONEF CARGO**

(Note présentée par M. D. Brennan)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail propose la suppression de la prescription voulant que les moteurs et machines relevant du n° ONU 3528 et du n° ONU 3529 soient accessibles à l'équipage, ou placés dans un compartiment de classe C, une fois chargés à bord d'un aéronef cargo.

**Suite à donner par le Groupe DGP :** Le Groupe DGP est invité à examiner les révisions apportées au § 2.4.1.2 de la Partie 7, indiquées dans l'appendice à la présente note de travail.

**1. INTRODUCTION**

1.1 The 2017-2018 Edition of the Technical Instructions includes changes to the classification of engines following adoption of changes from the 19<sup>th</sup> revised edition of the UN Model Regulations.

1.2 As a consequence of the change to the classification of engines from Class 9 to Division 2.1 for UN 3529 and Class 3 for UN 3528, these engines are now subject to the conditions set out in Part 7;2.4.1.1 when consigned as a cargo aircraft only and must be loaded onto a cargo aircraft either accessible to flight crew during flight, or loaded into a Class C cargo compartment.

1.3 Prior to 2017, engines were classified in Class 9, and consequently were not subject to the loading restrictions on a cargo aircraft. For large aircraft engines, this allow for the engine to be loaded with only the aircraft weight and balance to be considered as the limiting factor. Typically this will have the engine loaded on the main deck near the aircraft centre of gravity along the aircraft centre line. In this loading position it is very likely that the engine will no longer be accessible to the flight crew during flight.

1.4 Given that prior to 2017 there was no need to have aircraft engines, or other engines, accessible to the flight crew when carried on a cargo aircraft it is proposed to include UN 3528 and UN 3529 into the list of exceptions from accessibility in Part 7;2.4.1.2.

## 2. ACTION BY THE DGP

2.1 The DGP is invited to agree to the proposal to modify Part 7;2.4.1.2 as shown in the appendix to this working paper.

-----

## APPENDICE

### PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA PARTIE 7 DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES

## Partie 7

### RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

(...)

#### Chapitre 2

#### ENTREPOSAGE ET CHARGEMENT

(...)

##### 2.4 CHARGEMENT ET ARRIMAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

###### 2.4.1 Chargement en vue du transport par aéronefs cargos

(...)

≠ 2.4.1.2 Les prescriptions du § 2.4.1.1, alinéa a), b ou c), ne s'appliquent pas :

- a) aux liquides inflammables (classe 3), groupe d'emballage III, autres que ceux présentant un risque subsidiaire de la classe 8 ;
- b) aux matières toxiques (division 6.1), ne présentant pas de risque subsidiaire autre que celui de la classe 3 ;
- c) aux matières infectieuses (division 6.2) ;
- d) aux matières radioactives (classe 7) ;
- e) aux marchandises dangereuses diverses (classe 9) ;
- f) aux moteurs et machines relevant du n° ONU 3528 — Moteur à combustion interne fonctionnant au liquide inflammable ou moteur pile à combustible contenant du liquide inflammable ou machine à combustion interne fonctionnant au liquide inflammable ou machine pile à combustible contenant du liquide inflammable ;
- g) aux moteurs et machines relevant du n° ONU 3529 — Moteur à combustion interne fonctionnant au gaz inflammable ou moteur pile à combustible contenant du gaz inflammable ou machine à combustion interne fonctionnant au gaz inflammable ou machine pile à combustible contenant du gaz inflammable ;

*Note.— Aux altitudes de croisière, il y aura dans les soutes de fret non pressurisées une importante différence de pression, pouvant atteindre jusqu'à 75 kPa. Il est possible que les emballages qui sont remplis à une pression atmosphérique normale ne puissent pas supporter cette différence de pression. On devrait obtenir de l'expéditeur une confirmation que l'emballage est capable de supporter une telle pression.*

(...)