



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE
DE PLANIFICATION OPERATIONNELLE D'AERODROMES (AOP/SG/6)
(Nairobi, Kenya, 11 – 13 mai 2005)

Point 5 de l'ordre du jour : Situation de l'Equipe de travail NLA

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Au début des années 90, les principaux fabricants d'avion avaient annoncé leurs plans de développement des avions plus grands que le B747-400 qui était jusqu'ici le plus grand avion de passagers. Dès que les caractéristiques physiques, techniques et opérationnelles des nouveaux avions de plus grande dimensions (NLA) ont été connues, l'OACI a introduit dans l'Annexe 14, Volume I, une nouvelle lettre de code F pour couvrir les avions d'envergure supérieure à 65 m mais ne dépassant pas 80 m à, et d'une largeur hors tout du train principal de 14 m à 16 m exclus. Cette introduction a requis l'élaboration de nouvelles spécifications pour le code F dont la Catégorie 10 de protection en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

La 4^e réunion de Sous-groupe AOP, lors des débats sur ces questions, avait noté que, bien que beaucoup d'exploitants d'avion de la région n'avaient pas planifié d'acquérir de NLA dans un proche avenir, certains aéroports de la région AFI étaient susceptibles de les recevoir en tant qu'aéroport de destination et/ou de décollage. En raison de l'importance des investissements nécessaires pour préparer les aéroports existants à l'exploitation des NLA, une équipe de travail de travail (NLA/TF) avait été créée pour examiner l'incidence qu'il y aurait.

L'équipe de travail NLA a tenu deux réunions et la présente note passe en revue les progrès accomplis de même qu'elle facilitera les discussions sur la nécessité de maintenir ou non l'Equipe de travail.

Suite à donner : comme indiqué au paragraphe 7 :

Référence :

Rapport de la 1^{ière} réunion de l'Equipe de travail NLA

Rapport de la 5^e réunion du Sous-groupe AOP

Rapport de la 2^{ième} réunion de l'Equipe de travail NLA

1. A la suite des discussions de la 4^e réunion du Sous-groupe AOP en décembre 2000 lors de l'examen de l'incidence prévisible des nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA) aux aéroports de la région d'AFI, la réunion était convenue que la question était complexe et nécessitait un examen technique complet. En conséquence, il était convenu de créer une Equipe de travail sur les NLA pour évaluer l'incidence éventuelle des NLA sur des aéroports de la région AFI et conseiller

les Etats sur les actions appropriés afin de faciliter la planification ultérieure. Une conclusion à cet effet formulée par la 13^e réunion d'APIRG a été plus tard entérinée par le Conseil de l'OACI.

2. L'Equipe de travail NLA a été créée et a tenu sa première réunion à Dakar, Sénégal en mars 2003 à laquelle étaient présents des experts de l'Algérie, de la France, (Réunion), du Nigeria, de la Tunisie, de l'Ouganda et de l'ASECNA. La délégation de la France comprenait également un expert d'Airbus qui a fourni à la réunion des informations techniques essentielles.

3. Cette réunion avait également discuté ce qu'elle considérait comme travail additionnel de l'Equipe de travail afin d'achever son mandat. Il avait été noté lors de cette réunion que les fabricants n'avaient pas encore entièrement développé le manuel d'exploitation de l'avion quoique certaines des caractéristiques de l'avion aient été publiées. D'autre part, l'OACI travaillait encore sur les SARP et les éléments indicatifs appropriés. De plus comme 2006 approchait, la réunion était d'avis que plus d'aéroports, en dehors de Capetown, Johannesburg et Saint-Denis de la Réunion, seraient susceptibles d'accueillir l'A380 si de plus en plus d'exploitants d'aéronefs acquéraient l'avion. La réunion était donc convenue que l'Equipe de travail NLA devrait continuer à surveiller les développements sur cette question et reprendre cette discussion lors de sa deuxième réunion. Cette position a été approuvée par la 5^e réunion du Sous-groupe AOP et entérinée par la 14^e réunion d'APIRG et le Conseil de l'OACI.

4. Actuellement l'A380 est en cours de production et plusieurs exploitants d'aéronefs ont passé des commandes. Les principaux exploitants d'aéronefs opérant dans la région AFI qui ont passé des commandes comprennent Air France, les Emirats, Lufthansa et Qantas. À ce stade, toutes les caractéristiques physiques et opérationnelles sont disponibles.

5. Pour sa part, l'OACI a élaboré en mai 2003 un plan d'action à deux volets pour la mise en service des NLA dans l'aviation civile internationale (Lettre aux Etats numéro 03/80 du 25/07/03). Le premier volet a nécessité l'élaboration et la publication d'une circulaire sur l'exploitation des nouveaux avions de plus grande dimensions aux aérodromes existants. Il s'agit de la circulaire 305 – AN 177 publiée en juin 2004. Le deuxième volet devait comprendre l'examen des exigences actuelles du code F de l'Annexe 14, Volume I compte tenu des résultats des études réalisées à l'OACI et ailleurs.

6. Afin de faciliter l'introduction des NLA sur les aéroports existants, plusieurs autorités d'aviation civile d'Europe ont lancé des études spécifiques. Un groupe de travail sur la compatibilité des aéroports à l'Airbus A380 (AACG) a été constitué par certains pays d'Europe (France, RU, Allemagne et Pays-Bas) afin d'assurer que les recommandations et les éléments indicatifs sont publiés d'une façon coordonnée. À la fin de 2002, ce groupe a publié un document de position commune qui traite des voies et moyens de faciliter la mise en exploitation sûre et harmonieuse de l'A380 sur les aéroports existants. De plus, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) a établi un site Internet qui contient des détails de plusieurs études aéronautiques. L'adresse est la suivante : www.ecac-ceac.org/nla-forum.

7. Il est prévu que cette réunion examine s'il y a un travail additionnel qu'elle peut effectuer pour aider le Sous-groupe AOP à formuler des recommandations appropriées aux Etats.