



Circulaire d'information

Sujet : Méthode d'établissement des performances au décollage et à l'atterrissage sur des pistes contaminées

Bureau émetteur : Certification des aéronefs

Secteur d'activités : Admissibilité CI n° : 525-001

Dossier n° : 5009-32-4 Édition n° : 01

SGDDI n° : 2099441-V4 Date d'entrée en vigueur : 2007-02-14

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION.....	2
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité.....	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	RÉFÉRENCES.....	2
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés.....	2
2.3	Définitions et abréviations.....	2
3.0	CONTEXTE.....	2
3.1	Transports Canada.....	2
3.2	AESA.....	3
4.0	MOYENS DE CONFORMITÉ ACCEPTABLES.....	3
5.0	BUREAU RESPONSABLE.....	4

1.0 INTRODUCTION

Cette circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des orientations. Elle peut servir à décrire un moyen de conformité acceptable, mais non le seul, de se conformer aux règlements et aux normes. Cette circulaire en soi ne peut modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou des dérogations aux exigences réglementaires, ni établir des normes minimales.

1.1 Objet

La présente CI a pour objet de fournir des renseignements, des lignes directrices, des recommandations et des moyens de conformité acceptables destinés aux demandeurs qui cherchent à produire des renseignements sur les performances des aéronefs lorsque ceux-ci sont utilisés à partir de pistes contaminées par de l'eau stagnante, de la neige fondante, de la neige, de la glace ou tout autre contaminant.

1.2 Applicabilité

Le présent document s'applique à tout le personnel de Transports Canada, Aviation civile, à ses délégués ainsi qu'à l'industrie.

1.3 Description des changements

Sans objet.

2.0 RÉFÉRENCES

2.1 Documents de référence

Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :

- (a) Chapitre 525 du Manuel de navigabilité (MN)—*Avions de la catégorie transport*,
- (b) Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Certification Specifications (CS)-25—*Large Aeroplanes, Book 2—Acceptable Means of Compliance (AMC)*.

2.2 Documents annulés

Sans objet.

2.3 Définitions et abréviations

Les définitions et abréviations suivantes sont utilisés dans ce document:

- (a) **AESA** signifie Agence européenne de la sécurité aérienne
- (b) **AMC** signifie « Acceptable Means of Compliance »
- (c) **AMJ** signifie document d'orientation conjoint
- (d) **CS** signifie « Certification Specification »
- (e) **JAA** signifie « Joint Aviation Authorities »
- (f) **JAR** signifie « Joint Aviation Regulation »
- (g) **MN** signifie Manuel de navigabilité
- (h) **TCAC** signifie Transport Canada, Aviation civile

3.0 CONTEXTE

3.1 Transports Canada

- (1) Le 10 mars 1989 à Dryden (Ontario), un Fokker F-28 MK 1000 d'Air Ontario s'est écrasé au-delà de l'extrémité des départs de la piste d'où il venait de décoller. Parmi les 65 passagers et

4 membres d'équipage qui se trouvaient à bord, 21 passagers et 3 membres d'équipage (le commandant de bord, le copilote et un agent de bord) ont péri à la suite de cet accident. L'avion a été détruit au cours de l'incendie qui a suivi.

- (a) Dans le cadre de la commission d'enquête créée à la suite de cet accident, les preuves entendues ont permis de conclure que les renseignements liés à l'utilisation d'un aéronef sur une piste mouillée et contaminée devaient être mis à la disposition des personnes situées à tous les niveaux des opérations aériennes. Dans son rapport daté de mars 1992, le commissaire, l'honorable Virgil P. Moshansky, a fait la recommandation de la commission Moshansky qui suit : *43—Que Transports Canada exige que les manuels de vol des avions et les manuels d'utilisation connexes comprennent des indications approuvées concernant les procédures d'exploitation supplémentaires, y compris les performances des avions lorsque ces derniers utilisent des pistes mouillées ou contaminées.*
- (b) Depuis novembre 1991, la rubrique 525.1581(g) du MN exige que « le manuel de vol de l'avion contienne les informations sous forme de documents de référence approuvés pour les procédures d'exploitation additionnelles et pour les informations sur les performances pour les exploitations sur les pistes contaminées ». La Federal Aviation Administration ne possède aucune exigence équivalente dans sa réglementation, contrairement à l'AESA qui a une exigence similaire dans l'article CS 25.1591.

3.2 AESA

- (1) Une exigence relative aux performances sur des pistes contaminées a été introduite en octobre 1988 sous la forme de la disposition réglementaire du JAR 25X1591 et du AMJ 25X1591. Cette disposition et le document d'orientation qui l'accompagnait traitaient de la préparation de renseignements concernant les performances sur les pistes tant mouillées que contaminées. En l'absence de tout document propre à TCAC, le document d'orientation de la JAA a été utilisé par les constructeurs canadiens, et accepté par TCAC.
- (2) Conséquence des développements réglementaires et d'une meilleure connaissance des performances des avions sur les pistes contaminées, le groupe d'études aéronautiques de la JAA en est arrivé à la conclusion qu'une révision d'ensemble de l'AMJ 25X1591 s'imposait et, en guise de mesure provisoire 25/07 (performances sur pistes contaminées) a été publié afin de fournir des conseils sur l'application de la JAR 25X1591 en attendant la version révisée.
- (3) Aujourd'hui, après des travaux supplémentaires portant sur une détermination plus précise des performances des avions sur des pistes contaminées, la CS 25.1591 de l'AESA ainsi qu'un nouvel AMC 25.1591 ont été publiés. Le personnel de la division des Essais en vol de TCAC a participé à l'élaboration de cet AMC dans le cadre de ses activités auprès du groupe d'études aéronautiques des JAA et a fait des commentaires sur l'avis de proposition de modification de l'AESA qui proposait des modifications à l'article CS 25.1591 et un nouveau AMC pour l'article CS 25.1591.

4.0 MOYENS DE CONFORMITÉ ACCEPTABLES

L'AMC 25.1591 publié par l'AESA constitue un moyen acceptable de se conformer aux exigences de la rubrique 525.1581(g) du MN. Cet AMC se trouve dans le document intitulé « Certification Specifications for Large Aeroplanes, CS-25, Book 2 » de l'AESA, lequel peut être consulté à la page web consacrée aux mesures prises par l'AESA qui se trouve à l'adresse suivante : http://www.easa.eu.int/home/certspeccs_en.html.

À l'heure actuelle, il n'a toujours pas été décidé si TCAC allait finir par adopter une exigence similaire à celle figurant dans l'article CS 25.1591, encore que, comme nous l'avons indiqué plus haut, le document d'orientation de l'AMC est jugé acceptable pour montrer que l'exigence actuelle du MN est bien respectée.

5.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :
Coordonnateur des politiques et des normes (AARDH/P)

Téléphone : 613-990-8234
Télécopieur : 613-996-9178
Courriel : AARDH-P@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document doit être soumise au moyen du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC), à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/ssqac.htm>

ou par courriel à : CAIRS_NCR@tc.gc.ca

Certification des aéronefs
Aviation civile

Original signé par Martin J. Eley

Martin J. Eley