



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE A00-05 AUTRES EXIGENCES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT

Introduction

Le 18 mai 1998, l'avion Pilatus PC-12 portant le numéro de série 151 effectue un vol intérieur à horaire fixe entre St. John's (Terre-Neuve) et Goose Bay (Labrador). L'avion transporte le pilote, un observateur de la compagnie et 8 passagers. Vingt-trois minutes après le départ, l'avion doit faire demi-tour pour revenir à St. John's à cause d'une indication de basse pression d'huile. Huit minutes plus tard, il faut couper le moteur (Pratt & Whitney PT6A-67B) à cause de fortes vibrations. Le pilote se dirige alors vers l'aéroport de Clarenville, mais il ne peut l'atteindre. Le pilote fait un atterrissage forcé dans un marécage situé à 1.5 mille de l'aéroport de Clarenville, mais l'avion est détruit au cours de la manœuvre, et le pilote, l'observateur de la compagnie et un des passagers subissent des blessures graves.

Le Bureau a terminé son enquête et a publié le rapport d'enquête A98A0067 le 4 février 2000.

Recommandation A00-05 (24 mars 2000)

Depuis 1993, date à laquelle les vols obéissant aux règles de vol aux instruments applicables aux monomoteurs (SEIFR) ont été autorisés au Canada, des améliorations technologiques importantes ont été apportées à l'équipement des aéronefs. La navigation par satellite à l'aide du système de positionnement mondial est maintenant chose courante en aviation commerciale, et les systèmes automatiques capables de surveiller le fonctionnement du moteur (HUMS) ainsi que les systèmes de bord élaborés de surveillance des particules dans l'huile qui peuvent détecter les matériaux non ferreux dans l'huile sont plus facilement disponibles. L'organisme de réglementation de l'Australie a ajouté certains de ces nouveaux systèmes dans ses exigences applicables aux vols SEIFR. En Australie, on exige également que les dispositifs électriques, comme les phares d'atterrissage et les altimètres radar ou les radioaltimètres, puissent être alimentés par le circuit d'alimentation électrique de secours de l'avion (autrement dit, la batterie). Il y a plusieurs autres exigences en matière d'équipement qui figurent dans la réglementation australienne, mais que l'on ne retrouve pas dans la réglementation canadienne. Les équipements suivants méritent notamment d'être signalés :

- des sièges passagers ayant subi des essais dynamiques répondant aux exigences minimales des normes de la partie 23 des Federal Aviation Regulations (FAR), modification 36;
- une ceinture-baudrier ou une ceinture de sécurité avec une bretelle en diagonale homologuée pour chaque siège passager;
- un radar météorologique de bord;

- un système HUMS;
- un avertisseur d'incendie moteur.

Certains de ces équipements aident à prévenir les pertes de puissance moteur et d'autres permettent d'atténuer les conséquences des pannes moteur.

La politique canadienne de 1993 en matière de vols SEIFR était innovatrice. D'autres organismes de réglementation s'en sont d'ailleurs inspirés pour autoriser ce type de vol. Toutefois, il semble que la réglementation préparée par ces autres organismes ait abouti à des exigences relatives à l'équipement nécessaire pour effectuer des vols SEIFR qui soient plus strictes que celles qui figurent dans la réglementation canadienne. Les nouvelles technologies visant l'équipement des aéronefs et des modifications au montage de l'ancien équipement devraient permettre de réduire le nombre de pannes moteur pendant les vols SEIFR ou d'en atténuer les conséquences. C'est pourquoi le Bureau recommande que :

le ministère des Transports examine la norme relative à l'équipement des aéronefs effectuant des vols SEIFR et ajoute les moyens technologiques susceptibles de minimiser les dangers associés à ce type de vol.

A00-05

Réponse de Transports Canada (21 juin 2000)

Dans sa réponse, Transports Canada accepte cette recommandation et examinera les exigences relatives à l'équipement des aéronefs effectuant des vols SEIFR en tentant de réduire le plus possible les dangers associés à ce type de vol. Les efforts pour mettre en œuvre les recommandations du Bureau relativement aux systèmes de surveillance moteur, à la réserve d'oxygène additionnelle et à l'alimentation électrique additionnelle feront partie intégrante de cet examen. Pour toute modification proposée à la réglementation, les résultats de cet examen feront l'objet de consultations par l'entremise du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).

Évaluation du Bureau (13 septembre 2000)

Dans sa réponse, Transports Canada indique qu'il accepte cette recommandation et qu'il examinera les exigences relatives à l'équipement des aéronefs effectuant des vols SEIFR en tentant de réduire le plus possible les dangers associés à ce type de vol. Les efforts pour mettre en œuvre les recommandations du Bureau relativement aux systèmes de surveillance moteur, à la réserve d'oxygène additionnelle et à l'alimentation électrique additionnelle feront partie intégrante de cet examen. Pour toute modification proposée à la réglementation, les résultats de cet examen feront l'objet de consultations par l'entremise du CCRAC.

Comme la mesure de sécurité ne pourra être prise qu'après être passée par le processus de consultation du CCRAC, on estime que la réponse dénote une « **intention satisfaisante** ».

Suivi exercé par le BST (13 septembre 2000)

Le personnel du BST va continuer à surveiller les mesures qui seront prises par Transports Canada dans le cadre de cette recommandation et il révisera la présente évaluation au besoin.

Réévaluation du Bureau (9 juin 2004)

Les modifications à la Norme de service aérien commercial (NSAC) proposées par Transports Canada (voir l'Avis de proposition de modification 2000-257) n'ont pas encore été mises en œuvre. Bien qu'ayant été acceptées par le CCRAC, les modifications proposées à la NSAC 726.07 font actuellement l'objet d'un examen juridique au ministère de la Justice.

Comme les modifications proposées n'ont pas encore été mises en œuvre, on estime que la réponse dénote une « **intention satisfaisante** ».

Suivi exercé par le BST (9 juin 2004)

Le personnel du BST va continuer à surveiller les mesures qui seront prises par Transports Canada à l'égard de cette recommandation et il révisera la présente évaluation au besoin.

Réévaluation du Bureau (11 mai 2005)

La NSAC 723.22 a été modifiée par l'ajout de l'alinéa 2h) exigeant « un moyen électronique permettant de déterminer rapidement l'aérodrome propice le plus proche et de s'y rendre pour y faire un atterrissage d'urgence ».

Comme cette mesure va permettre de grandement combler, voire d'éliminer, cette lacune en matière de sécurité, on estime que la réponse dénote maintenant une « **intention entièrement satisfaisante** ».

Suivi exercé par le BST (11 mai 2005)

Aucun.

Le dossier entourant cette lacune est classé « **en veilleuse** ».