



**Numéro 2/2024**

# SÉCURITÉ AÉRIENNE — NOUVELLES

## DANS CE NUMÉRO...

Vous souhaitez faire émettre un NOTAM ?

Soyez comme Maverick, portez votre casque !

Nids-de-poule et tonneaux : comprendre la Va et Vno

Utilisation d'essence automobile (MOGAS)  
dans les aéronefs d'aviation générale

Sécurité psychologique et aviation

TP 185F

*Sécurité aérienne — Nouvelles* est publiée par l'Aviation civile de Transports Canada. Le contenu de cette publication ne reflète pas nécessairement la politique officielle du gouvernement et, sauf indication contraire, ne devrait pas être considéré comme ayant force de règlement ou de directive.

Les lecteurs sont invités à envoyer leurs articles, observations et suggestions par courriel. La rédaction se réserve le droit de modifier tout article publié. Ceux qui désirent conserver l'anonymat verront leur volonté respectée.

Veuillez faire parvenir votre courriel à l'adresse suivante :

**Jim Mulligan, rédacteur**

Courriel : [TC.ASL-SAN.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.ASL-SAN.TC@tc.gc.ca)

Tél. : (343) 553-3022

Internet : [www.tc.gc.ca/SAN](http://www.tc.gc.ca/SAN)

**Droits d'auteur :**

Certains des articles, des photographies et des graphiques qu'on retrouve dans la publication *Sécurité aérienne — Nouvelles* sont soumis à des droits d'auteur détenus par d'autres individus et organismes. Dans de tels cas, certaines restrictions pourraient s'appliquer à leur reproduction, et il pourrait s'avérer nécessaire de solliciter auparavant la permission des détenteurs des droits d'auteur. Pour plus de renseignements sur le droit de propriété des droits d'auteur et les restrictions sur la reproduction des documents, veuillez communiquer avec le rédacteur de *Sécurité aérienne — Nouvelles*.

**Note :** Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu original de la publication, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée à Transports Canada, *Sécurité aérienne — Nouvelles*. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit au rédacteur.

**Bulletin électronique :**

Pour vous inscrire au service de bulletin électronique de *Sécurité aérienne — Nouvelles*, visitez notre site Web au [www.tc.gc.ca/SAN](http://www.tc.gc.ca/SAN).

**Impression sur demande :**

Pour commander une version papier (en noir et blanc), veuillez communiquer avec :

**Le Bureau de commandes**

Transports Canada

Tél. sans frais (Amérique du Nord) : 1-888-830-4911

Tél. : 613-991-4071

Courriel : [MPS1@tc.gc.ca](mailto:MPS1@tc.gc.ca)

*Aviation Safety Letter* is the English version of this publication.

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports (2024)

ISSN : 0709-812X

TP 185F

## Table des matières

	Page
Vous souhaitez faire émettre un NOTAM? .....	3
<i>Sécurité aérienne — Nouvelles</i> (SA — N) soumission d'articles .....	5
Soyez comme Maverick, portez votre casque! .....	6
Prix commémoratif David Charles Abramson pour l'instructeur de vol — sécurité aérienne pour l'année 2023 .....	8
Nids-de-poule et tonneaux : comprendre la Va et la Vno.....	9
Utilisation d'essence automobile (MOGAS) dans les aéronefs de l'aviation générale.....	12
Sécurité psychologique et aviation .....	15
Améliorer la sécurité aérienne au moyen des groupes d'analyse collaborative .....	16
Participez à l'étude du CANFLY de l'Université Carleton! .....	18
Campagne de sécurité pour les taxis aériens de TC.....	19
Documents reliés à l'aviation civile publiés récemment.....	20
Affiche — La gestion des menaces et des erreurs... c'est ta responsabilité! .....	21



Au service d'un  
monde en mouvement  
navcanada.ca

## Vous souhaitez faire émettre un NOTAM?

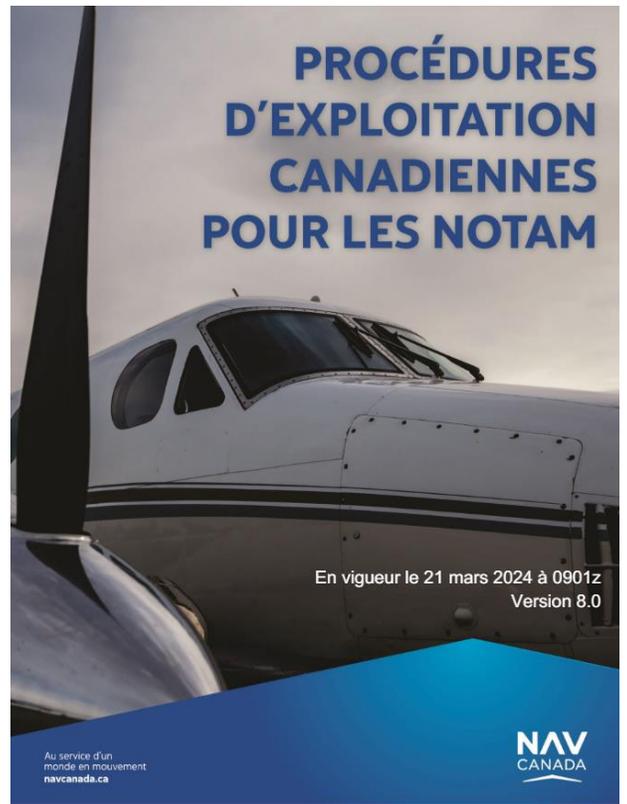
par Caroline Doucet, gestionnaire, Normes et Procédures, AIM et conception IFP, NAV CANADA et Christopher Rieken, directeur, Sécurité opérationnelle, NAV CANADA

Un NOTAM, aussi appelé un « avis aux aviateurs », est un élément de sécurité indispensable, bien que parfois mal compris, qui offre de l'information aéronautique aux pilotes, aux employés des services de la circulation aérienne et à d'autres intervenants du secteur de l'aviation. L'exactitude et l'intégrité de l'information communiquée par l'intermédiaire d'un NOTAM sont essentielles pour assurer la sécurité d'un vol pour lequel il pourrait être nécessaire de connaître les dangers ou les changements opérationnels décrits dans le NOTAM.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit un NOTAM comme un « [a]vis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes ».

Les demandes de publication de NOTAM sont présentées par divers auteurs qui souhaitent attirer l'attention sur un problème opérationnel relatif au pilotage, par exemple un balisage lumineux servant à signaler un obstacle situé près d'un terrain d'aviation qui serait hors service, une piste fermée ou l'indisponibilité d'une aide à la navigation. NAV CANADA a publié le document *Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM*, qu'on peut trouver sur la [page Web des guides opérationnels de NAV CANADA](#) et qui répond aux exigences réglementaires énoncées à l'article 803.1 du *Règlement de l'aviation canadien*, entre autres.

Idéalement, un NOTAM devrait contenir de l'information provisoire, valide temporairement et portant sur des activités prévues. Il devrait être publié suffisamment à l'avance pour laisser le temps aux pilotes, aux membres des



*Procédures d'exploitation canadiennes  
pour les NOTAM*

unités des services de la circulation aérienne ou aux intervenants du secteur de l'aviation potentiellement concernés d'en prendre connaissance et de prendre les mesures qui s'imposent.

### La qualité d'un NOTAM est proportionnelle à la qualité des renseignements qu'il contient

À titre d'auteur de NOTAM, il est essentiel de vous assurer de l'exactitude de l'information. Lorsque vous demandez, par téléphone ou par télécopieur, qu'un NOTAM soit publié, il est important de fournir à NAV CANADA des renseignements exacts et compréhensibles. Les NOTAM soumis comportent parfois des renseignements incomplets ou inexacts qui ne sont pas évidents. La publication de ces NOTAM peut donc être retardée, mais surtout, la publication d'information inexacte peut donner lieu à des situations dangereuses ou mener à des accidents d'aéronefs. Les employés des services de la circulation aérienne ne feront aucune supposition quant à l'objet d'un NOTAM et vérifieront les renseignements communiqués en cas de doute.

Le système utilisé par les spécialistes de NAV CANADA pour saisir les renseignements relatifs à un NOTAM est conçu pour créer un format d'avis standard, ce qui fait en sorte qu'il est parfois impossible de créer un NOTAM si certains renseignements sont manquants. Il est donc important que les auteurs de NOTAM soient disponibles pour répondre aux questions d'un spécialiste de NAV CANADA qui cherche à vérifier les renseignements fournis afin de veiller à ce que le NOTAM qui sera publié ne contienne pas d'erreurs. Les erreurs fréquentes comprennent une mauvaise conversion de l'heure, des unités de mesure inappropriées ou non indiquées, des renseignements manquants et une mauvaise interprétation des renseignements écrits à la main.

### Pratiques exemplaires pour la soumission d'un NOTAM

- **Utilisez le temps universel coordonné (UTC) ou indiquez clairement le fuseau horaire local :** L'utilisation de l'UTC, ou de « l'heure Zulu » dans le langage de l'aviation, peut être difficile. L'[horloge du Web](#) du Conseil national de recherches du Canada affiche l'heure officielle et la différence avec l'UTC pour tous les fuseaux horaires du Canada. Tous les téléphones intelligents peuvent aussi afficher l'heure en UTC. Vous avez des doutes quant à l'UTC? Indiquez clairement le **fuseau horaire local** lorsque vous présentez une demande et portez attention à la date de fin, qui sera présentée en UTC dans le NOTAM, afin d'éviter l'expiration prématurée du NOTAM.
- **Indiquez les mesures en pieds :** Les pieds sont encore l'unité de mesure utilisée pour rapporter les distances et les altitudes dans le secteur de l'aviation. Idéalement, présentez les renseignements en pieds dans votre demande et assurez-vous de toujours indiquer l'unité de mesure utilisée. La différence entre des mètres et des pieds peut avoir une importance considérable lorsqu'il est question du déplacement d'un seuil qui raccourcit le roulement au décollage! Une erreur en ce qui concerne l'unité de mesure n'est pas toujours facilement décelable pour les spécialistes des services de la circulation aérienne. Il est encore plus difficile de repérer une erreur s'il est question de déplacements courts ou d'altitudes peu élevées.
- **Utilisez le formulaire en ligne :** Les renseignements écrits à la main peuvent être difficiles à déchiffrer, particulièrement en ce qui concerne les indicateurs d'emplacement d'aérodrome ou des voies de circulation. On peut se demander « *Est-ce un "O" comme dans Oscar ou un "D" comme dans Delta?* ». Saviez-vous que NAV CANADA offre des formulaires de demande de NOTAM? Pour soumettre une demande NOTAM en ligne, veuillez consulter la page Web [Formulaires de demande de NOTAM](#).

- **Soyez disponible pour apporter des précisions après la soumission d'une demande :** Des précisions doivent souvent être apportées pour des NOTAM sur l'état de la surface d'une piste (RSC) qui comportent des renseignements incomplets, par exemple en ce qui concerne la profondeur d'un contaminant. L'auteur d'un NOTAM RSC doit s'assurer de demeurer disponible pour vérifier ou pour confirmer des renseignements. Autrement, la publication du NOTAM pourrait être retardée, ce qui pourrait faire en sorte qu'un pilote n'obtienne pas l'information la plus récente au sujet d'une piste qu'il prévoit utiliser.
- **Soumettez le NOTAM suffisamment à l'avance :** Il arrive que des NOTAM relatifs à la fermeture d'une piste ou d'une voie de circulation aux fins d'entretien courant ne soient soumis que quelques minutes avant le début des travaux. Les pilotes n'ont donc pas suffisamment de temps pour modifier leurs opérations, particulièrement s'ils sont déjà en route. Ils pourront mieux planifier leurs déplacements si l'on s'efforce de les informer le plus tôt possible. En général, soumettez les NOTAM de 24 à 48 heures avant leur date et leur heure d'entrée en vigueur, et soumettez les NOTAM qui portent sur des activités d'entretien, des pannes et des événements prévus au moins 6 heures à l'avance.

L'exhaustivité et l'exactitude des NOTAM sont essentielles pour assurer la sécurité aérienne au Canada, et les auteurs de NOTAM contribuent grandement à l'atteinte de cet objectif. En fournissant des renseignements exacts et complets et en vérifiant qu'il n'y a pas d'erreurs dans les NOTAM publiés, vous contribuerez à assurer la sécurité de tous les usagers de l'espace aérien canadien. △

## Sécurité aérienne — Nouvelles (SA — N) soumission d'articles

Y a-t-il une question de sécurité aérienne qui vous passionne? Aimeriez-vous partager vos connaissances spécialisées avec les autres? Si oui, nous aimerions avoir de vos nouvelles!

### Renseignements généraux et directives

L'objectif principal de SA — N est de promouvoir la sécurité aérienne. La publication contient des articles qui abordent tous les aspects de la sécurité aérienne, dont des observations en matière de sécurité formulées à la suite d'accidents et d'incidents ainsi que des renseignements sur la sécurité adaptés aux besoins des pilotes canadiens, des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) et de tout autre membre du milieu aéronautique canadien.



*Crédit : iStock*

Si vous souhaitez soumettre un article, veuillez-nous le transmettre par courriel à [TC.ASL-SAN.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.ASL-SAN.TC@tc.gc.ca). Veuillez noter que tous les articles seront révisés et traduits avant d'être publiés.

### Photos et graphiques

Si vous voulez captiver nos lecteurs, nous vous recommandons d'inclure une ou deux photos, ou graphiques, dans votre article. Veuillez nous envoyer vos photos ou graphiques par courriel, préférablement en format JPEG, avec votre texte.

Au plaisir de recevoir vos articles! △



## CONSEIL ET OUTILS

# Soyez comme Maverick, portez votre casque!

*par Patrick Lafleur, pilote d'essai chez Bell Textron, codirigeant du groupe de travail sur les voilures tournantes (GTVT) et Serge Côté, inspecteur de la sécurité de l'aviation Civile, giravion spécialiste de la formation au pilotage, de l'évaluation et de l'examen, Transports Canada*

Que ce soit pour se déplacer à vélo ou à moto ou pour pratiquer des sports de contact, il faut porter un casque. C'est pour votre protection, bien sûr, mais c'est aussi très pratique. Il est donc tout à fait logique d'en porter un lorsque vous pilotez votre hélicoptère. Les casques d'hélicoptères sont de styles et de couleurs différents et sont offerts avec diverses options afin de pouvoir être personnalisés selon vos besoins et vos goûts. Ils sont aussi très abordables si vous tenez compte de toutes les conséquences d'un coup à la tête comme les blessures, les invalidités, les jours de congé de maladie et les frais médicaux ainsi que de la responsabilité que vous avez à l'égard de vos passagers d'atterrir en toute sécurité après un impact d'oiseau ou de les conduire en lieu sûr après un accident.

En raison de la capacité des hélicoptères à décoller et à atterrir verticalement, un pourcentage élevé d'accidents se produisent à faible vitesse lors de la phase de vol stationnaire. Dans une situation de renversement, les pales du rotor principal frappent les obstacles environnants ou le sol avec une telle force que le choc ressenti par les occupants est brutal. Le casque protégera votre tête et l'empêchera de frapper le tableau de bord ou toute autre partie du poste de pilotage afin que vous puissiez sortir de l'épave et quitter les lieux.

De plus, les hélicoptères volent surtout à basse altitude là où il y a des oiseaux. Vous avez probablement vu des oiseaux de près lors de vos vols. Les oiseaux semblent sortir de nulle part, et chaque fois, vous vous sentez soulagé de ne pas les avoir heurtés. En raison de votre vitesse de déplacement en vol, vous avez très peu ou pas de temps pour éviter les oiseaux. Vous vous déplacez en vol de croisière et, une seconde après, votre pare-brise explose et un oiseau vous frappe le visage à 120 nœuds. Si vous aviez porté un casque avec la visière baissée, il y a de bonnes chances que vous auriez eu suffisamment de protection pour encaisser le choc, ce qui vous aurait permis de poser l'appareil en toute sécurité.

Votre casque de vol est un outil qui protège votre tête, vos yeux et vos oreilles. Il facilite votre tâche de pilote. Les visières intégrées fourniront une protection physique et une aide visuelle dans différentes situations d'éclairage. Le casque comprend habituellement deux visières, une fumée qui peut être utilisée lorsque le temps est ensoleillé et l'autre transparente ou jaune qui peut être utilisée lorsque la luminosité est faible ou par temps laiteux. Ces visières rehaussent les repères visuels afin de permettre au pilote d'avoir une bonne connaissance de la situation. Les casques d'aujourd'hui offrent différents types de protection auditive. Je suggère fortement l'ajout d'une protection auditive supplémentaire, comme des bouchons d'oreille de communication (CEP) ou un système de réduction active du

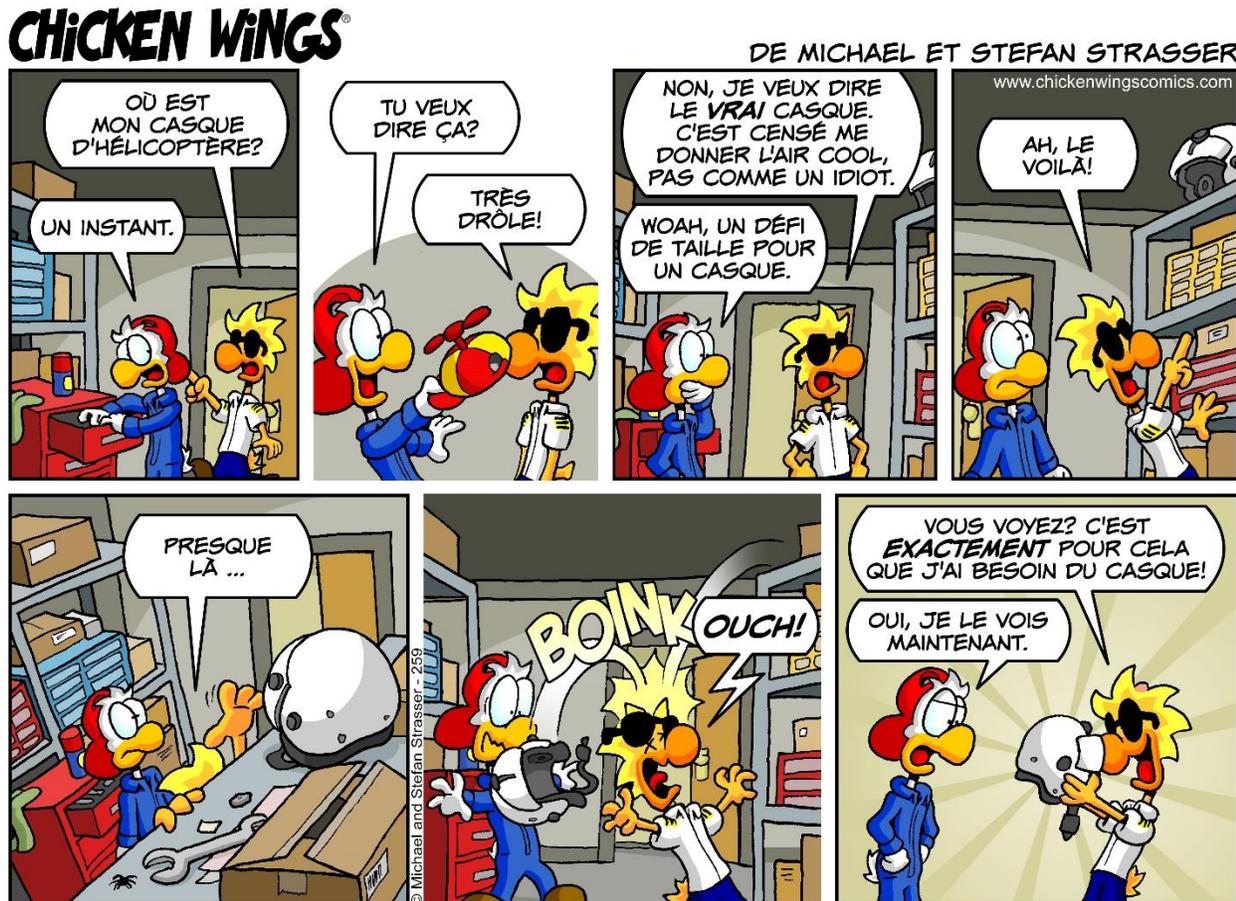


*Crédit : Patrick Lafleur*

bruit. Les CEP offrent une protection physique contre le bruit. Ils bloqueront le bruit tout en permettant l'échange de communications précises au moyen d'un transducteur intégré aux écouteurs. Le système de réduction active du bruit traitera les sons électroniquement pour offrir un niveau sonore adapté tout en assurant une communication nette et précise.

Il est aussi fortement recommandé que le casque de vol soit connecté à l'aéronef grâce à un cordon intermédiaire de système d'intercommunication reliant le casque au port de la cellule afin que le pilote puisse évacuer rapidement l'appareil. Ainsi, le pilote pourra déconnecter le cordon dans la direction de l'évacuation. Une connexion directe au port à la cellule exigera habituellement une pression de 31 kg (ou 70 lb) afin d'être déconnectée. Sans un cordon intermédiaire, il peut être extrêmement difficile ou impossible pour le pilote de déconnecter rapidement le cordon intermédiaire du système dans certaines situations d'urgence.

La partie la plus difficile du processus sera de choisir le casque parfait pour vous. Parlez aux pilotes et aux instructeurs qui possèdent un casque, faites des recherches sur Internet pour choisir la meilleure option pour vous et portez une attention particulière au processus de fabrication et faites preuve de diligence pendant l'achat puisque ce casque sera votre compagnon de vol pour de nombreuses années à venir. Votre casque vous assurera une tranquillité d'esprit et un confort, et il améliorera grandement la sécurité de vos passagers et la vôtre. △



Crédit : *Michael et Stefan Strasser* (site Web en anglais seulement)

# Prix commémoratif David Charles Abramson pour l'instructeur de vol — sécurité aérienne pour l'année 2023



par *Jane Abramson*, fondatrice et administratrice nationale

Le prestigieux [Prix commémoratif David Charles Abramson](#) pour l'instructeur de vol — sécurité aérienne pour l'année 2023 a été remis à Nicky Godfrey par Adam Wright à l'occasion du Congrès et salon professionnel annuels sur l'aviation canadienne de l'Association du transport aérien du Canada. L'événement a eu lieu le 15 novembre à l'hôtel Fairmont Queen Elizabeth, à Montréal.

Nicky Godfrey est instructrice principale et pilote-examinatrice au Collège Seneca, une école d'aviation en Ontario, et occupe un poste de première officière chez Air Canada. Le nombre d'années et d'heures de vol qu'elle a consacrées à l'enseignement du pilotage est impressionnant.



*Adam Wright remet à Nicky Godfrey le prix DCAM de la sécurité des instructeurs de vol*

- Elle ajoute constamment des réalisations à son parcours déjà remarquable.
- Son dévouement envers ses étudiants tout comme ses qualités de mentore sont évidents.
- Elle est une fervente partisane de la culture des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).
- Son leadership, sa motivation, son inspiration et sa passion pour le pilotage sont prisés.
- Elle est une pilote, une enseignante et une figure de proue dans le secteur de l'aviation.

Dans son discours de remerciement, Nicky Godfrey a fait le commentaire suivant [traduction]:

« un bon instructeur de vol ne fait pas qu'enseigner les techniques de vol fondamentales et les connaissances préalables. Il inculque à ses étudiants le sens des responsabilités, la discipline, les principes de sécurité et le dévouement ».

Afin de tenir un fichier historique du prix, le nom de la lauréate ou du lauréat est gravé sur le trophée et est inscrit dans le registre officiel, lesquels sont tous deux exposés en permanence au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, à Ottawa. Des remerciements ont été adressés au personnel du Musée pour la garde du trophée.

Des remerciements ont aussi été présentés aux commanditaires du prix, soit l'Association du transport aérien du Canada, Essential Turbines, FlightSafety International, Hamilton (du groupe Swatch Canada), les magazines Wings et Helicopters, le Collège Seneca et Lost Aviator Coffee Company.

Il est possible de soumettre des candidatures en tout temps, et ce jusqu'au 14 septembre.

**Notre mission : mettre en évidence l'importance des instructeurs de vol en saluant et en reconnaissant le travail des instructeurs canadiens d'exception qui ont contribué de façon remarquable aux avancées en matière de sécurité aérienne au Canada. △**



## Nids-de-poule et tonneaux : comprendre la Va et la Vno

par John Picone, instructeur de formation au sol de pilotes privés et de pilotes aux instruments de Brantford Flight Centre

En me montrant une page du manuel, le vendeur de voitures souligne avec enthousiasme deux caractéristiques nouvellement développées de la voiture qui m'intéressait. « Comme il est dit ici à la page 44, si vous conduisez à 48 km/h ou moins, peu importe à quel point le nid-de-poule que vous frappez est traître, vous n'endommagerez pas la suspension de votre véhicule et ne désalignerez pas le système de direction. Il suffit de ne pas dépasser cette vitesse. » Il a poursuivi, d'un ton prudent : « Toutefois, si vous frappez un nid-de-poule au-dessus de cette vitesse, eh bien, vous pourriez perdre une roue. » Il a ensuite pointé vers l'odomètre numérique sur le tableau de bord. « De plus, pour vous rappeler que vous feriez mieux d'être sur une chaussée lisse lorsque vous roulez au-dessus de cette vitesse, les chiffres sur l'odomètre sont affichés en jaune une fois que vous atteignez 49 km/h, ce qui signifie que vous devez faire preuve de prudence! »



Indicateur de vitesse  
Crédit : Wikipedia

Après avoir exprimé mon étonnement, j'ai posé des questions sur l'autre fonctionnalité nouvellement développée. « Celle-ci est encore mieux », a-t-il dit en souriant. « Elle entre en jeu lorsque vous changez soudainement de direction dans une situation d'urgence, par exemple si vous faites un virage brusque pour éviter un cerf qui vient de sauter devant vous. » Comme je vis à la campagne, j'étais très intéressé par cette fonctionnalité et j'ai demandé une explication. « Eh bien, a-t-il poursuivi, si vous conduisez à 60 km/h ou moins, vous pouvez faire un virage soudain, et vous avez la certitude que la voiture ne fera pas un tonneau. » Il a alors attiré mon attention sur le manuel : « Vous remarquerez qu'il y a une liste de vitesses pouvant causer des tonneaux. Plus votre véhicule est lourd, plus vous pouvez augmenter votre vitesse. Donc, si vous êtes sur le chemin de l'aéroport avec des passagers et des bagages, vous pouvez faire une embardée pour éviter le cerf à une vitesse plus rapide et ne pas vous retrouver dans le fossé. En revanche, une fois que vous les avez déposés : **RALENTISSEZ!** »

Ce sont, bien sûr, des caractéristiques de sécurité imaginaires d'une automobile, mais elles servent à illustrer les concepts qui sous-tendent les deux vitesses caractéristiques lorsque nous volons : la Vno, vitesse d'utilisation normale/vitesse maximale de croisière autorisée par la structure, et la Va, vitesse de manœuvre. Je trouve que ces images de voiture aident mes élèves qui suivent la formation théorique au sol à comprendre les limites importantes de la Vno et de la Va.

Avant d'apprendre et de comprendre l'importance de ces vitesses, le groupe a acquis des connaissances à propos du facteur de charge et des forces d'accélération (forces G) et de l'incidence qu'ils ont sur la vitesse de décrochage d'un aéronef. C'est un contexte nécessaire pour passer au sujet de ces vitesses.

« Ces beaux et jolis nuages blancs gonflés que vous voyez un jour d'été signifient généralement qu'il y a des nids-de-poule dans le ciel », dis-je à ma classe (nous approfondirons ce sujet lorsque nous étudierons la météorologie). Nous pouvons souvent prévoir des turbulences, mais parfois nous ne le pouvons pas, surtout dans le monde de l'aviation générale, où les radars météorologiques sophistiqués ne font généralement pas partie de la gamme d'instruments du poste de pilotage. Toutefois, un pilote compétent connaîtrait les conditions qui pourraient mener à de la turbulence, en particulier la turbulence en air clair. J'insiste sur l'importance de vérifier les comptes rendus météorologiques de pilote (PIREP) pour prendre conscience des possibles conditions turbulentes. Les aviateurs des régions montagneuses doivent être particulièrement vigilants.



*B-52 dont l'empennage a été endommagé  
Crédit : Wikipedia*

En janvier 1964, le B-52 Stratofortress, illustré ici, a rencontré de façon inattendue de fortes turbulences à 14 000 pi au-dessus du niveau de la mer alors qu'il survolait le Nouveau-Mexique. Les contraintes causées par la turbulence étaient trop importantes, dépassant les facteurs de charges, et l'empennage vertical a été cisailé. Heureusement, l'équipage a pu atterrir en toute sécurité plusieurs heures plus tard.

Une différence clé entre les deux vitesses,  $V_{no}$  et  $V_a$ , se trouve dans leurs définitions mêmes. Alors que le « no » dans  $V_{no}$  signifie *normal operating speed* (vitesse d'utilisation normale), la définition la plus souvent donnée est « vitesse maximale de croisière autorisée par la structure ». Le mot clé ici est « croisière ». Si nous revenons à l'analogie de la voiture, la vitesse relative aux nids-de-poule s'applique à la voiture *qui roule* sur une route, plus ou moins en ligne droite. La  $V_a$ , en revanche, offre une autre image dans sa définition : « vitesse de *manœuvre* ». Cette définition implique un certain changement de direction. Pour l'automobile, cela veut dire tourner; pour l'aéronef, il est question de tout mouvement autour d'un des axes : roulis, tangage ou lacet.

Le respect de ces deux vitesses empêchera le pilote de plier, de casser ou de fissurer quelque chose sur l'aéronef.

La partie de la définition de la  $V_a$  que de nombreux étudiants ont de la difficulté à saisir est l'explication que si un pilote vole à la vitesse de manœuvre ou en dessous, « l'avion décrochera avant qu'il ne se brise ». C'est-à-dire que l'aéronef cessera de voler avant qu'un facteur de charge qui soumettra sa structure à une contrainte excessive ne lui soit imposé. La compréhension de ce phénomène aidera également l'étudiant à comprendre pourquoi la  $V_a$  diminue à mesure que la masse diminue et vice versa. La logique du pilote débutant dit : « Si je suis plus léger, je devrais être capable d'aller plus vite! »

Nous allons commencer par quelques faits : tout d'abord, doubler l'angle d'attaque double le facteur de charge. En d'autres termes, si je tire soudainement sur le manche et augmente mon angle d'attaque de  $3^\circ$  à  $6^\circ$ , je subirai un facteur de charge de 2, ou 2 g. Ensuite, disons que l'avion dans notre leçon décroche à un angle d'attaque de  $16^\circ$  (l'angle d'attaque critique pour la plupart des petits aéronefs se trouve entre  $15^\circ$  et  $18^\circ$ ). Supposons également que notre aéronef a une masse de 3 000 lb et une vitesse de croisière de 120 kt (vitesse indiquée). Pour maintenir le vol en palier à cette masse et à cette vitesse, l'angle d'attaque doit être de  $3^\circ$ . Enfin, le facteur de charge nominale maximal est de +4 g. Au-delà de ce facteur de charge, le constructeur — M. Cessna ou M<sup>me</sup> Piper — nous dit dans

le manuel d'utilisation du pilote que la structure de l'aéronef subit des contraintes qui sont dangereuses; quelque chose pourrait se plier, se casser ou se fissurer.

Si je devais tirer de toutes mes forces sur le manche et quintupler l'angle d'attaque de  $3^\circ$  à  $15^\circ$ , j'imposerais à l'aéronef un facteur de charge de 5, ce qui dépasse le facteur de charge nominale maximal de 4. Je continuerais à voler parce que l'angle d'attaque critique est de  $16^\circ$ , quelque chose pourrait se plier, se casser ou se fissurer.

Que se passe-t-il si je ralentis à une vitesse indiquée de 100 kt (100 KIAS)? Pour maintenir l'aéronef de 3 000 lb en vol en palier, je dois augmenter mon angle d'attaque à, disons,  $4,5^\circ$ . Cette fois, je tire soudainement sur le manche et quadruple l'angle d'attaque de  $4,5^\circ$  à  $18^\circ$ . Est-ce que je quadruple également le « poids » et impose un facteur de charge de 4? Pas tout à fait! L'avion décrocherait à  $16^\circ$ , deux degrés avant que j'atteigne quatre fois le facteur de charge. En tombant vers l'avant durant le décrochage, l'effort imposé sur les ailes par la charge est soulagé *avant* d'atteindre le facteur de charge critique de 4, préservant ainsi l'intégrité structurale de l'aéronef.

Maintenant, la question de la masse. Disons que j'atterris et que je me débarrasse de 300 lb de passagers et de bagages avant de décoller à nouveau. À 100 KIAS, avec maintenant une masse de 2 700 lb, le vol en palier n'a besoin que d'un angle d'attaque de  $3^\circ$ . Eh voilà..., nous sommes revenus à notre problème de départ. Solution : ralentir encore plus. La formule généralement acceptée est la suivante : un changement de masse de 2 % (augmentation ou diminution) = un changement de vitesse de manœuvre de 1 %. 300 lb, c'est 10 % de la masse de 3 000 lb avant le déchargement. Nous réduisons donc notre vitesse de 5 %, de 100 KIAS à 95 KIAS. Cela nécessitera une augmentation de l'angle d'attaque à, disons,  $4,5^\circ$ . Nous savons alors que notre manœuvre est sécuritaire.

La classe a déjà appris que la vitesse de décrochage d'un aéronef augmente d'un facteur équivalent à la racine carrée du facteur de charge. Si le facteur de charge est de 2 (comme dans un virage incliné de  $60^\circ$ ), la vitesse de décrochage est multipliée par 1,41, soit la racine carrée de 2. Nous pouvons utiliser ce même concept pour comprendre comment la  $V_a$  est calculée pour un aéronef. Disons que la vitesse de décrochage d'un aéronef est de 55 KIAS et que le facteur de charge nominale maximal, comme dans l'exemple ci-dessus, est de 4. À ce facteur de charge maximal, la vitesse de décrochage doublerait; la racine carrée de 4 est 2. Par conséquent, la vitesse de manœuvre de l'aéronef serait de 110 KIAS : deux fois la vitesse de décrochage de 55 KIAS. En d'autres termes, si l'aéronef vole à une  $V_a$  de 110 KIAS ou moins il décrochera avant de dépasser son facteur de charge nominale maximal de 4 s'il rencontre une rafale soudaine qui quadruple le facteur de charge.

L'importante question de test concerne un changement de masse lors d'un vol comptant plusieurs escales à travers le pays. Les examinateurs demandent régulièrement aux élèves de recalculer la masse et le centrage pour déterminer un centre de gravité révisé lorsque le carburant a été consommé et que la charge utile de l'aéronef change. Il en va de même pour une vitesse de manœuvre révisée.

Par exemple, un Cessna 172N part avec une masse au décollage de 1 950 lb. Le manuel d'utilisation du pilote indique que la vitesse de manœuvre à cette masse est de 89 KIAS. L'avion vole pendant trois heures, brûlant 10 gal/h (6 lb par gal américain). Après l'atterrissage, 50 lb de bagages sont déchargées, ainsi que le passager arrière, qui pèse 160 lb. Avant de redécoller, le pilote compétent calcule la nouvelle vitesse de manœuvre. Rappelons-nous que 2 % de la masse = 1 % de la vitesse.

Perte de masse en carburant :  $3 \times 10 \times 6 = 180$  lb + 50 lb de bagages + 160 lb de passager = 390 lb de perte de masse totale.

Nous devons maintenant déterminer de quel pourcentage la masse au décollage a diminué.

$390 \div 1\,950 \times 100 = 20\%$ . Ainsi, si la masse a diminué de 20 %, la vitesse de manœuvre diminue de 10 %. En décollant pour la deuxième étape du vol avec une masse de 1 560 lb, la nouvelle  $V_a$  est  $89 - 10\% = 80,1$  KIAS. Dans le cas de la  $V_a$ , nous arrondissons toujours vers le bas; c'est ce qui est le plus sûr.

La conscience des élèves-pilotes du changement de vitesse de manœuvre ( $V_{a2}$ ) lorsque la masse de l'aéronef change est une connaissance essentielle, tout comme la compétence pour le déterminer.

Ne pas respecter cet aspect pourrait causer un stress important chez un pilote novice!  $\triangle$

## Utilisation d'essence automobile (MOGAS) dans les aéronefs de l'aviation générale

*par le Programme de sécurité de l'aviation générale, Groupe de travail sur la maintenance et la navigabilité, Transports Canada, Aviation civile*

### Approbation

L'essence automobile, connue sous le nom de MOGAS, est une solution de rechange facilement accessible et moins coûteuse que les carburants aviation tels que le 100LL ou les carburants 80/87 et 100/130, dont la disponibilité est limitée ou inexistante. L'utilisation de MOGAS dans un aéronef qui possède une certification de type doit être autorisée pour cet aéronef et ce moteur au moyen d'un certificat de type supplémentaire (CTS). Cette utilisation est interdite s'il n'existe pas de CTS pour l'aéronef et pour sa configuration de moteur. Il existe plusieurs CTS sur le marché qui portent sur une grande variété de combinaisons aéronef-moteur prenant en charge l'utilisation de MOGAS.

Toutefois, la majorité de l'essence vendue au Canada doit être mélangée à de l'alcool (éthanol). La concentration actuelle d'éthanol dans l'essence automobile est de 5 à 10 %, selon la quantité imposée par la province où l'approvisionnement est fait. Cette situation pose un problème aux utilisateurs de MOGAS, car il est interdit d'employer du carburant mélangé à de l'alcool dans un aéronef.

Les deux principaux titulaires de CTS relatifs au MOGAS sont l'Experimental Aircraft Association (EAA) et Petersen Aviation. Ils interdisent tous les deux l'utilisation d'essence automobile contenant de l'alcool. Bref, cette utilisation est interdite à moins d'être approuvée par un CTS.

En outre, la publication du TP 10737 de Transports Canada, [Utilisation de l'essence automobile dans les aéronefs](#), indique aussi que l'utilisation de carburant contenant de l'alcool est interdite, à l'exception d'infimes quantités utilisées aux fins de dégivrage du carburant.

Le non-respect des instructions comprises dans un CTS relatif au MOGAS peut avoir un effet néfaste sur le fonctionnement de l'aéronef.

Les propriétaires d'aéronefs ultralégers et d'aéronefs de construction amateur doivent déterminer si la configuration de cellule et de moteur de leur appareil permet d'utiliser du carburant contenant de l'éthanol. On rappelle aux propriétaires d'aéronefs qui font partie de la catégorie « maintenance par le propriétaire » que leurs appareils étaient initialement des aéronefs possédant un certificat de type, et qu'ils doivent déterminer si la configuration de cellule et de moteur de leur appareil prend en charge l'utilisation de carburant contenant de l'alcool.

## Effets

L'utilisation de carburant automobile contenant de l'alcool a créé quelques problèmes. Il se peut que les matériaux qui étaient considérés comme « résistants aux carburants » avant que l'alcool ne soit ajouté au MOGAS ne le soient plus. Lorsqu'il est utilisé dans un aéronef, l'alcool présent dans l'essence automobile :

- risque de créer des bouchons de vapeur, surtout à haute altitude;
- est hygroscopique, ce qui signifie qu'il absorbe l'humidité plus facilement;
- est corrosif et n'est pas compatible avec les joints en caoutchouc et d'autres matériaux utilisés dans l'aéronef;
- entraîne des problèmes de compatibilité chimique avec les pièces non métalliques comme les réservoirs de carburant en matériaux composites;
- réduit la quantité d'énergie contenue dans le carburant – l'essence automobile contenant de l'alcool fournit moins d'énergie que celle sans alcool;
- pourrait faire diminuer l'indice d'octane global – bien que l'alcool dans le carburant augmente l'indice d'octane, puisqu'il absorbe l'humidité du carburant, une partie peut être évacuée lors d'une vérification du puisard;
- pourrait provoquer des détonations et des dommages mécaniques à l'aéronef à cause d'un indice d'octane bas.

Des fuites de carburant et un aspect mouillé sur les conduites de carburant sont des signes que la teneur en alcool du carburant n'est pas compatible avec le circuit d'alimentation en carburant de votre aéronef.



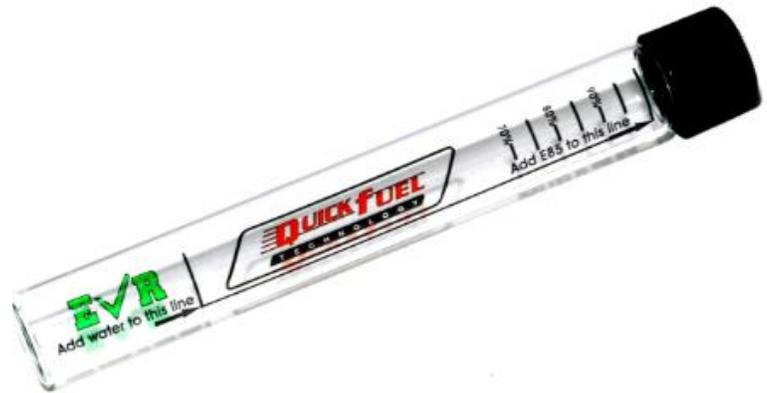
*Bouteilles de testeurs de carburant (en anglais seulement)  
 Étape 1 : Ajouter de l'eau jusqu'à la ligne d'eau  
 Étape 2 : Ajouter du carburant jusqu'à la ligne de carburant  
 Étape 3 : Bien mélanger le tout et laisser reposer jusqu'à 5 min  
 Crédit : Steve McLeod*

## Essai

Pour déterminer avec certitude si l'essence automobile disponible pour un aéronef contient ou non de l'alcool, il est possible d'acheter des testeurs.

Toutefois, on peut également effectuer une simple analyse sans testeur officiel.

1. Sur un récipient en verre ou en plastique résistant aux produits chimiques, marquez dix volumes égaux.
2. Ajoutez une partie d'eau dans le récipient (jusqu'au premier trait).
3. Ajoutez neuf parties d'essence automobile (remplir jusqu'au dernier trait).
4. Agitez le tout vigoureusement et laissez reposer le mélange pendant dix minutes, ou au moins jusqu'à ce que le carburant redevienne clair et net.



*Testeur de carburant  
Crédit : Steve McLeod*

Si ce dernier contient de l'alcool, il absorbera l'eau ajoutée au récipient. Le volume d'eau semblera alors avoir augmenté et dépassé le premier trait. Il s'agit d'une indication manifeste de présence d'alcool dans l'essence. Si le niveau d'eau ne change pas, cela signifie que l'essence n'en contient pas. Le testeur d'alco-essence pour carburant aviation peut également servir à cette fin.

## Conclusion

Les propriétaires d'aéronefs utilisant du MOGAS doivent s'assurer que le carburant automobile dont ils disposent ne contient pas d'alcool, à moins d'avoir une autorisation le permettant, un CTS. Les propriétaires d'aéronefs ultralégers et de construction amateur, ou qui assurent la maintenance de leur aéronef, doivent également déterminer si la configuration de cellule et de moteur de leur appareil prend en charge le carburant contenant de l'alcool. Dans tous les cas, si l'utilisation de MOGAS contenant de l'alcool est impossible, il faut alors utiliser de l'essence d'aviation (AVGAS) du grade recommandée par le constructeur de l'aéronef ou du moteur. △



*Testeur de carburant  
Crédit : Steve McLeod*

## Sécurité psychologique et aviation

par *Stuart McAulay, technicien d'entretien d'aéronefs (TEA)*

Pendant combien de temps encore devons-nous étudier les effets de la gestion de la santé mentale sur le bien-être avant d'en faire une maxime acceptée dans le domaine de l'aviation? Dans bien des secteurs de l'industrie, on s'attaque activement aux préjugés associés aux enjeux de santé mentale; toutefois, dans d'autres secteurs, on ne fait que tourner autour du pot. Les efforts soutenus déployés par les personnes qui choisissent de s'investir sincèrement dans le processus de changement permettent de faire progresser la situation, et ce, même pour les personnes qui hésitent encore à s'engager sur le plan humain alors que le milieu de travail évolutif mûrit autour d'elles. Nos milieux de travail, fièrement diversifiés et où un souci est accordé à la sécurité, doivent tenir compte des conséquences de ces hésitations afin de constater en temps réel les effets de l'inaction sur les êtres humains. Si l'on veut établir un milieu de travail réellement progressif, il faut s'assurer que la gestion de la santé mentale n'est pas perçue comme une simple expression à la mode que l'on peut balayer du revers de la main pour maintenir nos vieilles habitudes, comme si de rien n'était.

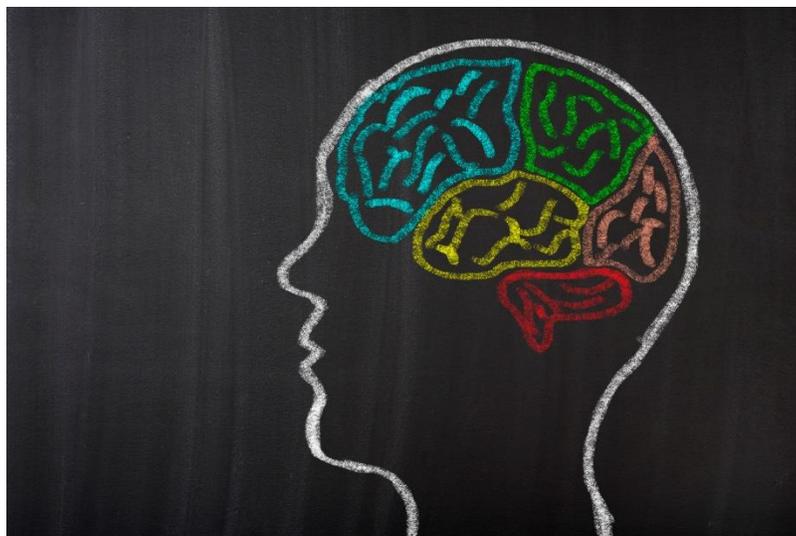


Image : iStock

La sécurité psychologique en milieu de travail est un concept éprouvé qu'il est grand temps de mettre en pratique. Le concept de sécurité physique est déjà reconnu et nous permet de nous protéger les uns les autres, à juste titre, de tout dommage ou risque de dommage. La sécurité psychologique constitue une contrepartie évidente à la sécurité physique, car nous sommes vulnérables à diverses formes de blessures mentales découlant de nos habitudes et nos interactions courantes en milieu de travail. Les risques de développer une maladie mentale en raison d'un préjudice psychosocial au travail sont plus grands que les risques de blessure physique associés à nos conditions de travail quotidiennes. Nous pouvons constater des blessures mentales résultant d'une mauvaise supervision, de l'intimidation, de préjugés et de cultures toxiques. Nous pouvons également prendre une plus grande part de responsabilité pour renverser cette tendance, et ce en commençant par les échelons supérieurs de la hiérarchie. Nous pouvons commencer à envisager les effets positifs des efforts en matière de sécurité psychologique comme une démarche personnelle pour respecter nos engagements quotidiens en faveur de la sécurité et de l'efficacité des transports aériens.

Peu importe de quelle manière nous en sommes arrivés là, il nous incombe tous de jouer un rôle essentiel pour répondre à nos besoins en constante évolution dans le milieu du travail. Nous avons été touchés par une pandémie, qui a eu un effet très perturbateur sur nos vies. Nous sommes confrontés à de nouveaux défis financiers et à une série d'enjeux en matière de santé. Ces problèmes surviennent dans un contexte économique de plus en plus complexe. Ils nous ont également amenés à prendre conscience des problèmes systémiques de santé mentale qui continuent d'alimenter un grand nombre de facteurs de stress sous-jacents. En cherchant à privilégier le profit avant tout, de nombreuses organisations ont fini par se rendre compte que les blessures psychologiques de leurs employés,

le haut taux de roulement du personnel et l'épuisement de travailleurs fréquemment sous-estimés entraînaient une pression financière considérable. C'est aussi une réalité dans le secteur du transport aérien, où des gens bien intentionnés tentent chaque jour de trouver un juste équilibre entre leurs conditions de travail et une vie personnelle saine. Après avoir longtemps toléré ce pénible compromis, les employés s'attendent désormais à mener une vie plus digne.

Tant et aussi longtemps que les êtres humains feront partie intégrante de nos activités, nous devrions appliquer certains principes éprouvés et nécessaires pour maintenir en poste les employés qui font de leur mieux pour vivre adéquatement. Il existe aujourd'hui d'excellentes ressources en matière de santé mentale, tout comme il existe des champions de l'industrie qui montrent clairement l'exemple. La clé pour avoir une organisation soucieuse de la santé mentale de ses membres réside dans l'éducation et l'engagement à prévenir les maladies. Un programme de santé mentale organisationnel doit s'articuler autour de trois principes : la prévention, l'intervention et l'adaptation; les responsables doivent être prêts à donner des conseils sur chaque principe en fonction de la situation. Il se peut aussi que l'on n'ait pas encore pris conscience de la nécessité de promouvoir activement le bien-être et de faciliter l'accès des employés à un espace sûr où ils peuvent exprimer leurs préoccupations personnelles. Les programmes entre pairs sont un autre moyen éprouvé pour tenir des conversations ouvertes et assurer le mentorat. Des gestes simples, mais sincères suffisent souvent à faire la différence pour une personne qui ne se sent pas entendue. L'élaboration de bons programmes organisationnels permet aux employés de s'exprimer en toute confiance, sachant qu'un soutien réel est toujours à leur disposition. De toute évidence, la sécurité psychologique est une responsabilité partagée entre l'organisation et l'individu, mais il revient aux gens qui prennent les décisions de mettre en œuvre les changements culturels afin d'assurer un avenir plus radieux. △

## Améliorer la sécurité aérienne au moyen des groupes d'analyse collaborative

*par la Direction de la politique et renseignements sur la sécurité aérienne, Transports Canada, Aviation civile*

Lors du Forum sur la collaboration en matière de sécurité aérienne de 2020, les intervenants du secteur de l'aviation ont accepté de travailler avec l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) à l'élaboration d'une validation de principe pour gérer conjointement les risques de sécurité du réseau canadien de transport aérien. Étant donné que les compagnies aériennes régies par la sous-partie 705 du *Règlement sur l'aviation canadien* (RAC) sont tenues d'avoir des processus de gestion des risques dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (SGS), le Groupe d'analyse collaborative (GAC) élaborerait une validation de principe axée sur les activités des compagnies de transport aérien et commencerait à travailler avec les exploitants aériens pour recenser, classer par ordre de priorité, et atténuer les risques de sécurité au sein du réseau canadien de transport aérien.

En avril 2022, un GAC formé d'intervenants de TCAC et de l'industrie a été lancé avec la création du comité directeur du GAC, chargé de coordonner de façon proactive les activités de gestion des risques de sécurité du groupe.

Au cours des dernières années, le comité directeur du GAC qui est axé sur les compagnies aériennes régies par la sous-partie 705 du RAC s'est réuni fréquemment lors des six étapes de son processus de gestion des risques de sécurité. Cette expérience a contribué à renforcer la sécurité aérienne grâce à la mobilisation des intervenants, à une prise de décisions éclairées et à la mise en commun des connaissances et des expériences.

Les efforts déployés par le GAC sont le fruit d'un engagement commun fondé sur la confiance et la transparence entre les intervenants de l'industrie et des organismes de réglementation selon lequel les renseignements sur la sécurité sont mis en commun, dans la mesure du possible, afin de prendre des mesures adaptées aux besoins du milieu de l'aviation canadien.

De plus, le GAC est un élément clé du [Programme national de sécurité \(PNS\)](#) du Canada et permet d'assurer la conformité du Canada aux normes et aux pratiques recommandées de l'[Annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\)](#) en matière de gestion des risques de sécurité. Les efforts du GAC s'inscrivent également dans le cadre de la collaboration en matière de sécurité et des objectifs communs du [Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde](#).

La mise en place de GAC est un processus graduel; le concept pourrait être appliqué à d'autres secteurs au Canada. En outre, TCAC s'engage à continuer à travailler diligemment avec les intervenants du milieu aéronautique afin d'établir un environnement propice à l'échange de renseignements sur la sécurité aérienne, à l'analyse de données et à la prise de mesures d'atténuation. L'établissement d'une culture de sécurité saine, solide et positive, l'amélioration constante de la sécurité aérienne et la mise en commun des pratiques exemplaires font partie intégrante cette trajectoire. TC attache beaucoup d'importance aux GAC et se fait un devoir de renforcer la sécurité dans le milieu de l'aviation.

Pour de plus amples renseignements et des mises à jour, veuillez consulter le nouveau [site Web du GAC](#). Vous y trouverez des renseignements sur ce partenariat, les initiatives en cours et les objectifs généraux du groupe.

#### Liens connexes

- [Annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\)](#) (*en anglais seulement*)
- [Guidance Material for Implementing a Collaborative Safety Team \(CST\)](#) (*en anglais seulement*)
- [Programme national de sécurité \(PNS\)](#)
- [Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI](#) △

## Participez à l'étude sur le CANFLY de l'Université Carleton!

L'Advanced Cognitive Engineering (ACE) Lab [Laboratoire de génie cognitif avancé] de l'Université Carleton se spécialise en recherche concernant la sécurité aérienne. Le Laboratoire ACE permet d'étudier les principes fondamentaux de la cognition et de l'intégration personne-machine grâce à la simulation de vol en ligne, en réalité virtuelle et à échelle réelle. Le laboratoire ACE cherche des pilotes titulaires d'une licence et des pilotes brevetés qui voudraient participer à une étude à venir qui sera intéressante pour le milieu de l'aviation. Il y a deux façons de participer :



### Option no 1 : En personne

Ceux qui habitent à une distance raisonnable en voiture de l'Université Carleton ont l'option de participer en personne à l'expérience de simulation de vol en réalité virtuelle et de remplir l'évaluation sur le CANFLY en ligne au laboratoire ACE.

### Option no 2 : À distance

Ceux qui ne peuvent pas se présenter à l'Université Carleton ont seulement la possibilité de remplir l'évaluation sur le CANFLY en ligne dans le confort de leur maison ou de leur bureau.

### Pour en savoir davantage :

Les pilotes intéressés devraient communiquer avec le Laboratoire ACE à [acelabresearch@gmail.com](mailto:acelabresearch@gmail.com) ou cliquer sur le lien suivant pour consulter la [page Web](#) de l'étude (*en anglais seulement*). 

**BONNES  
VACANCES  
D'ÉTÉ!**



*Photo envoyée par Victor Veiga*

## Campagne de sécurité pour les taxis aériens de TC

En réponse au rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), intitulé « [Améliorer la sécurité : Réduire les risques liés aux activités de taxi aérien au Canada](#) », la direction de Transports Canada, Aviation civile a lancé la campagne de sécurité pour les taxis aériens pour aborder la recommandation du BST suivante :



*Crédit : IStock*

« Pour améliorer la sécurité du secteur du taxi aérien, il serait important que les clients, les passagers, les équipages et les exploitants n'acceptent pas des pratiques non sécuritaires, même si la marge de sécurité semble suffisante, et qu'ils s'expriment pour empêcher qu'elles se produisent. Cela exige des stratégies, des campagnes d'information et de l'éducation pour changer les valeurs, les attitudes et les comportements afin de créer une culture où des pratiques non sécuritaires sont inacceptables.

Par conséquent, le Bureau recommande que le ministère des Transports collabore avec les associations du secteur pour mettre au point des stratégies, des produits éducatifs et des outils qui aideront les exploitants de taxis aériens et leurs clients à éliminer l'acceptation de pratiques non sécuritaires. — Recommandation A19-02 du BST »

Bien que les activités de taxi aérien soient régies par un règlement, il existe un autre moyen non réglementaire qui peut être utilisé pour influencer davantage sur la sécurité dans le secteur de manière à réduire l'acceptation des pratiques dangereuses.

Cette campagne mettra l'accent sur la création d'une culture de sécurité positive, le renforcement des relations, l'encouragement des collaborations et l'accès gratuit à des documents, des outils et des ressources d'orientation en matière de sécurité en visitant notre [site Web](#).

L'objectif de la campagne de sécurité pour les taxis aériens est d'élaborer des stratégies qui réduiront le nombre d'accidents et d'incidents dans l'industrie du taxi aérien en favorisant une culture de sécurité positive au moyen d'initiatives de promotion de la sécurité et de sensibilisation lorsque les pratiques non sécuritaires sont inacceptables.

Nous créerons une série de groupes de travail basés sur les thèmes suivants :

- Clients (Éduquer sur les opérations illégales, les réglementations et les limitations)
- Facteurs humains (CRM, gestion des menaces et des erreurs, prise de décision)
- Pressions de fonctionnement (surcharge, maintenance, planification, finances, météo)

Ces groupes de travail sont un moyen pour Transports Canada de collaborer activement avec le milieu de l'aviation, d'appuyer les pratiques exemplaires et de réduire les risques dans le secteur du taxi aérien.

Si vous souhaitez être ajouté à notre liste de distribution, nous vous enverrons des mises à jour sur la campagne, telles que de nouveaux documents éducatifs, des outils, des articles et des initiatives.

[Abonnez-vous afin de recevoir par courriel des mises à jour de la campagne ou joignez-vous à un groupe de travail](#) △

## Documents reliés à l'aviation civile publiés récemment

### Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC)

No du document	No Édition	Sujet
ASAC 2024-06	Édition 01 2024-05-29	Utilisation d'aéronefs munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité dans le cadre d'un travail aérien actuel ou envisagé en vertu du RAC 702
ASAC 2024-05	Édition 01 2024-05-06	Risque d'interférence par signaux 5G sur les radioaltimètres
ASAC 2024-04	Édition 01 2024-05-14	Boulons desserrés et absence de produit d'étanchéité à l'interface entre le boîtier de la pompe de gavage carburant et la nervure d'aile 6
ASAC 2024-03	Édition 01 2024-04-22	Corrosion des tubes à emboîtement des volets intérieurs et de la structure interne des volets médians et extérieurs

### Circulaires d'information (CI)

No du document	No Édition	Sujet
CI 700-047	Édition 05 2024-06-28	Gestion de la fatigue des membres d'équipages de conduite – Réglementation normative
CI 571-024	Édition 06 2024-06-13	Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada
CI 903-001	Édition 02 2024-06-03	Évaluation des risques opérationnels des systèmes d'aéronef télépilotés
CI 302-019	Édition 02 2024-05-03	Méthode d'identification du numéro de groupe d'aéronefs

# La gestion des menaces et des erreurs...

c'est ta responsabilité!



[canada.ca/securite-taxi-aerien](https://canada.ca/securite-taxi-aerien)



Transports Canada / Transport Canada

Canada