



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE A00-04

EXIGENCES RELATIVES À LA SURVEILLANCE DES TENDANCES DU MOTEUR

Introduction

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 huit 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 un mille et demi 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. Le rapport d'enquête A98A0067 a été publié le 29 mars 2000.

Recommandation A00-04 (le 29 mars 2000)

Avant la mise en œuvre de la réglementation canadienne relative aux vols selon les règles de vol aux instruments applicables aux monomoteurs (SEIFR), le personnel de Transports Canada avait préparé un document d'orientation qui proposait un moyen de gérer les risques dans ce domaine. Une des propositions faisait état d'un système de surveillance du moteur capable de surveiller les paramètres moteur et de comparer le rendement réel au rendement idéal. Ce système permettrait aux exploitants de déceler rapidement les signes de dommage ou de mauvais état des moteurs. Toutefois, dans la réglementation finale applicable aux vols SEIFR, pareille exigence n'a pas été insérée.

En Australie, la Civil Aviation Safety Authority (CASA) a inséré une exigence relative à la présence d'un système automatique de surveillance du moteur, exigence qui a été reprise dans le projet de règlement européen. La Federal Aviation Administration (FAA) exige un programme d'inspection comprenant soit un programme de surveillance des tendances du moteur recommandé par le constructeur, y compris une analyse de l'huile, le cas échéant, soit un programme de surveillance des tendances du moteur homologué par la FAA et comprenant une analyse de l'huile à des intervalles bien définis.



Transports Canada avait d'abord proposé un système de surveillance des moteurs, et d'autres organismes de réglementation ont reconnu l'importance d'un tel système et l'ont mentionné dans leurs exigences. Ce système décèle rapidement tout mauvais état du moteur et signale la nécessité de procéder à la dépose et à la révision du moteur. C'est pourquoi le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports exige que les exploitants effectuant des vols SEIFR soient tenus d'avoir un système automatique, ou un programme homologué, leur permettant de surveiller et d'enregistrer les paramètres moteur relatifs aux éléments indispensables au bon fonctionnement du moteur.

A00-04

Réponse de Transports Canada (le 21 juin 2000)

Dans sa lettre du 21 juin 2000, Transports Canada a indiqué qu'il appuyait la recommandation. Sous réserve du processus de consultation du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), le ministère rédigera des avis de proposition de modification (APM) pour les parties pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien* et des normes connexes. Transports Canada prévoit soumettre ces documents à la réunion du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial du CCRAC, en décembre 2000.

Évaluation du Bureau (le 13 septembre 2000)

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué qu'il appuyait la recommandation. Sous réserve du processus de consultation du CCRAC, le ministère rédigera des APM pour les parties pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien* et des normes connexes. Transports Canada prévoit soumettre ces documents à la réunion du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial du CCRAC, en décembre 2000. Puisque aucune mesure de sécurité ne sera adoptée avant que le processus de consultation du CCRAC ne soit terminé, on estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (le 13 septembre 2000)

Le présent dossier est classé **actif**.

Réponse de Transports Canada (le 14 décembre 2005)

Dans sa réponse du 14 décembre 2005, Transports Canada a déclaré que les modifications à la norme 726.07, Programme d'assurance de la qualité, du *Règlement de l'aviation canadien* ont été publiées le 31 mai 2005.

Le paragraphe qui renvoie à la question soulevée par la recommandation A00-04 est le suivant :

(2) Si l'exploitant aérien transporte des passagers dans un aéronef monomoteur en IFR ou en VFR de nuit en vertu des dispositions du RAC 703.22(2), le programme doit inclure une surveillance des tendances du moteur ou des procédures équivalentes capables d'identifier toute baisse du rendement ou de la fiabilité du moteur.

Réévaluation du Bureau (le 23 juin 2006)

Dans la lettre de Transports Canada du 14 décembre 2005, on peut lire que la norme 726.07(2) du *Règlement de l'aviation canadien* a été modifiée le 31 mai 2005 de la façon suivante :

Si l'exploitant aérien transporte des passagers dans un aéronef monomoteur en IFR ou en VFR de nuit en vertu des dispositions du RAC 703.22(2), le programme doit inclure une surveillance des tendances du moteur ou des procédures équivalentes capables d'identifier toute baisse du rendement ou de la fiabilité du moteur.

La mesure adoptée permettra de corriger de façon significative la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A00-04.

En conséquence, le Bureau estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (le 23 juin 2006)

Le BST ayant évalué que cette lacune de sécurité avait été corrigée, aucun suivi n'est nécessaire. Le présent dossier est donc classé **inactif**.