



ÉVALUATION DE LA RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE A04-02

VALIDITÉ DES POIDS PASSAGERS NORMALISÉS

Introduction

Le 17 janvier 2004, à 16 h 38, heure normale de l'Est, le Cessna Caravan 208B, immatriculé C-FAGA assurant le vol 126 de Georgian Express (GGN 126) décollait de l'île Pelée (Ontario) à destination de Windsor (Ontario) avec à son bord neuf passagers et le pilote. Peu après le décollage, l'avion a heurté la surface gelée du lac Érié, tuant ses dix occupants. L'enquête (A04H0001) n'est pas encore terminée, mais les données factuelles semblent indiquer que la masse de l'aéronef a été un facteur contributif. Le manuel de vol de l'avion Cessna précise que la masse maximale autorisée au décollage est de 8750 livres (avec le conteneur de fret installé) ou de 8550 livres si l'avion vole dans des conditions de givrage connues. L'enquête révèle que la masse de l'avion au décollage de l'aéroport de l'île Pelée était de quelque 9820 livres, soit 1270 livres au-dessus de la masse brute.

Pour les aéronefs dont la masse est inférieure à 12 500 livres, il peut y avoir des écarts importants par rapport aux valeurs normalisées publiées pour les poids passagers en raison de l'échantillon de petite taille (neuf passagers ou moins). Cet écart est d'autant plus grand pour les petits appareils parce que les passagers représentent un pourcentage plus élevé de la masse totale de l'appareil (22 % pour un Cessna 208 et 9 % pour un Boeing 747). Quand un petit aéronef est chargé à sa masse brute maximale, cet écart au niveau du poids passagers pourrait créer une surcharge et ainsi compromettre la sécurité du vol.

Les exploitants aériens peuvent calculer le poids passagers de trois façons, la plus courante étant l'utilisation des poids standard, comme c'était le cas pour les vols de l'île Pelée où cette méthode a été utilisée pour 155 vols sur 165. Le poids moyen des passagers du vol 126 de Georgian Express, en utilisant les poids standard, était de 183,3 livres (9 hommes d'un poids moyen de 188 livres et 1 femme d'un poids moyen de 141 livres). Si l'on avait utilisé les poids réels, le poids moyen d'un passager aurait été de 240 livres.

De nombreux aéronefs en surcharge ont eu des accidents au Canada. Au moins cinq de ces accidents sont survenus à des petits aéronefs dont l'écart entre les poids passagers standard et les poids réels a contribué à la surcharge de l'appareil et à l'accident. Quatre de ces accidents ont entraîné des pertes de vie, causant la mort de 24 personnes.



Recommandation A04-02 (le 6 octobre 2004)

Les résultats de l'enquête ont démontré que les poids passagers standard ne sont plus représentatifs de la population canadienne. Selon toute vraisemblance, de nombreux aéronefs au Canada sont exploités à une masse supérieure à la masse calculée. En conséquence, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports réévalue les poids standard pour les passagers et les bagages à main et les ajuste pour tous les aéronefs en fonction des réalités actuelles.

A04-02

Réponse de Transports Canada (le 22 décembre 2004)

Dans sa lettre du 22 décembre 2004, Transports Canada fait les observations suivantes :

- Transports Canada a réévalué les poids standard pour les passagers et les bagages à main et les a ajustés pour tous les aéronefs en fonction des réalités.
- Une Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires (CIACA 0235) et une lettre de politique ont été publiées en octobre dernier et les valeurs normalisées publiées dans la *Publication d'information aéronautique* (A.I.P.) seront modifiées le 20 janvier 2005. Les exploitants dont le programme de masse et centrage approuvé est fondé sur les valeurs normalisées de l'A.I.P. devront modifier leur programme en fonction de ces nouvelles valeurs.

Évaluation du Bureau (le 9 février 2005)

La réponse de Transports Canada contient des mesures détaillées qui satisfont entièrement le but visé par cette recommandation. En conséquence, le BST estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (le 9 février 2005)

Aucun suivi nécessaire. Ce dossier est un dossier **inactif**.