



Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada



# Présentation à l'AQTA 2015

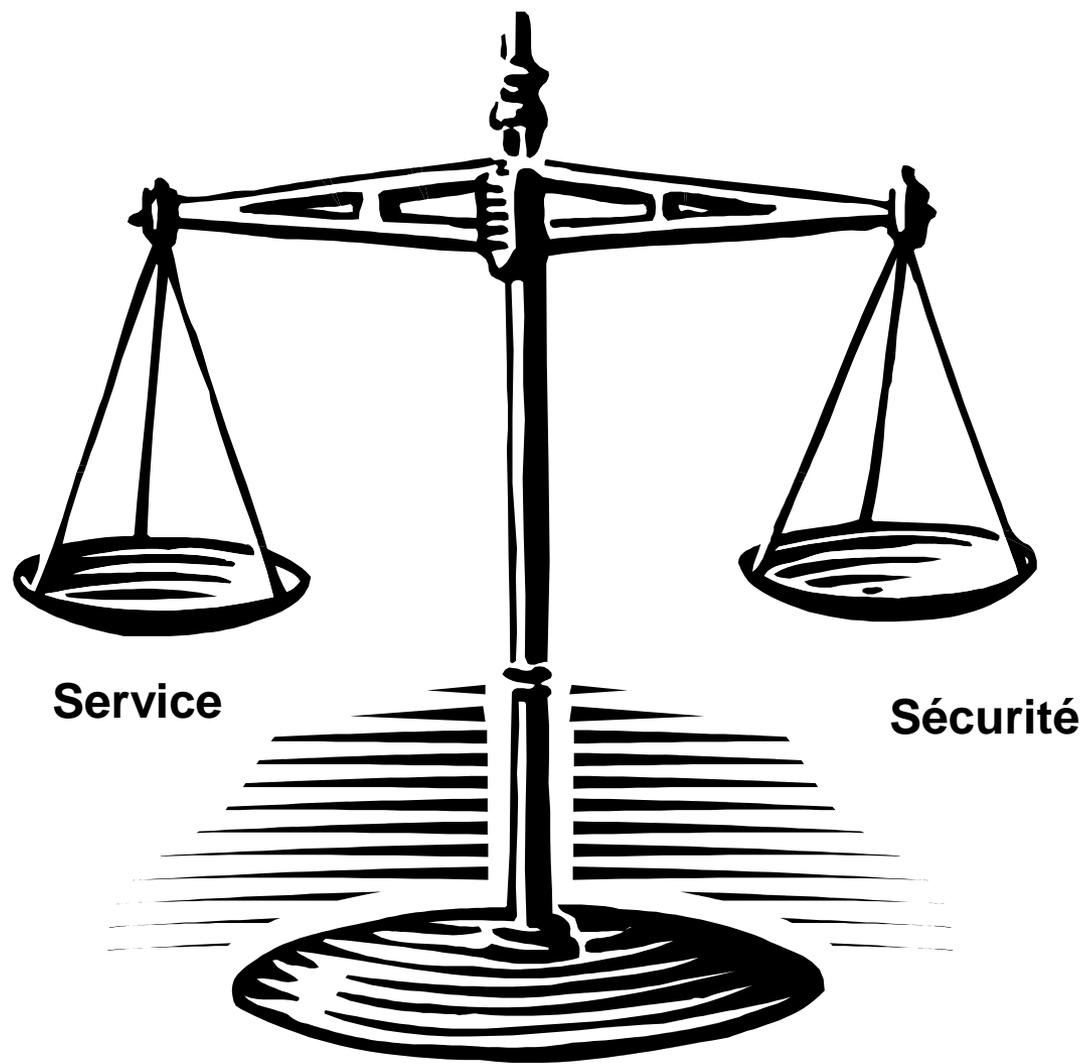
Kathy Fox

Présidente, Bureau de la sécurité des transports

Québec (Québec), le 19 mars 2015

Canada

# Équilibrer les priorités concurrents



## Faits établis récurrents

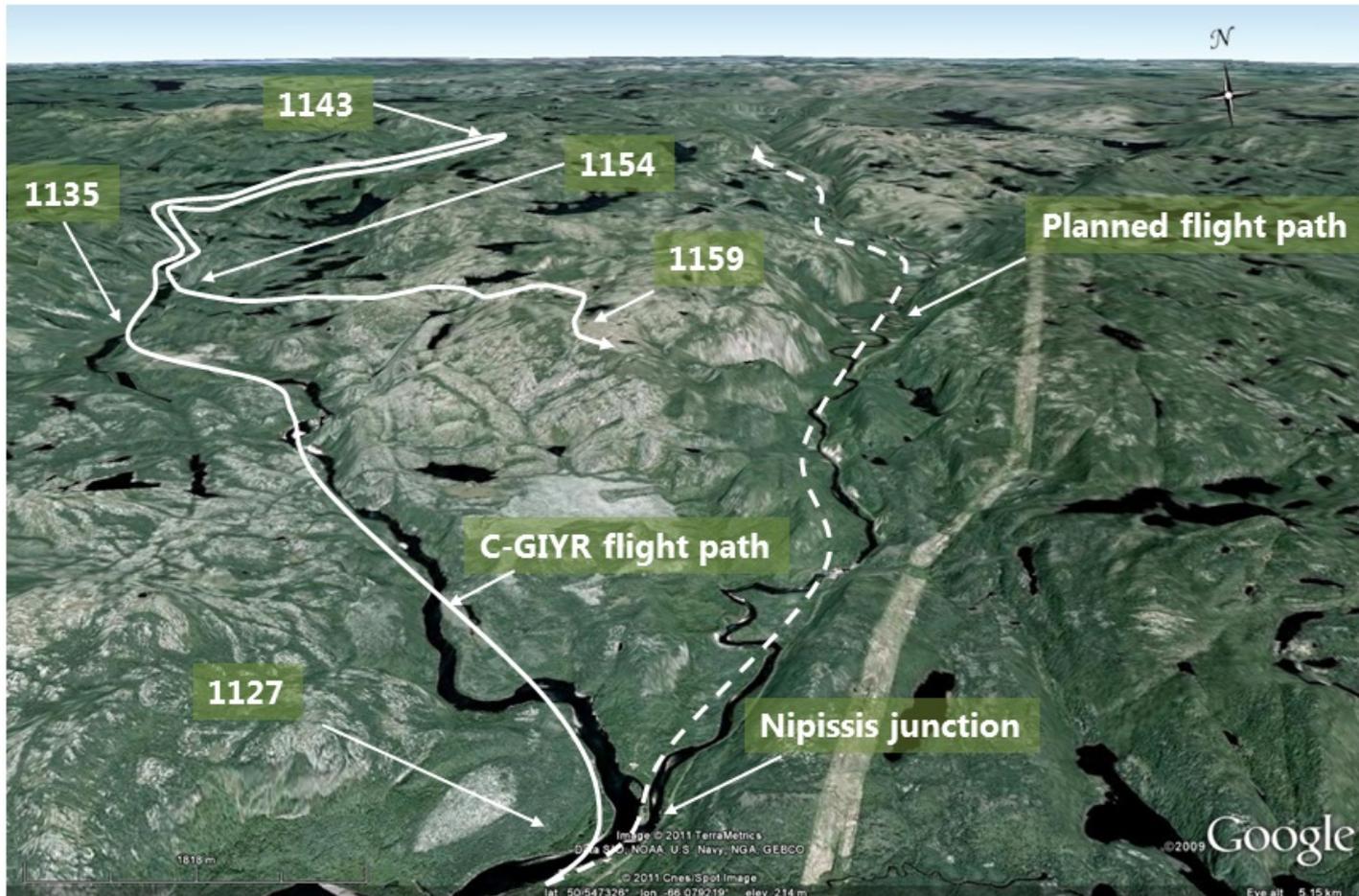
- Mauvais temps
- Expérience / formation des pilotes
- Pression des clients
- Adaptations aux procédures d'utilisation normalisées de l'entreprise
- Manœuvre des aéronefs (décrochages; approches non stabilisées)
- Prise de décisions / communications par l'équipage de conduite
- Formation inadéquate en gestion des ressources de l'équipage
- Défectuosités de maintenance non documentées
- Contrôle opérationnel



# Sept-Îles (Québec) (A10Q0132)



# Trajectoire de vol prévue et déviation (A10Q0132)



## Faits établis quant aux risques (A10Q0132)

- Lorsque les passagers d'un **important client se présentent pour un vol avec un excédent de bagages**, ils exercent une **pression implicite** qui pourrait mener le transporteur et le pilote à permettre un vol surchargé.
- Si l'on ne **pèse pas les bagages**, il est **impossible de calculer exactement la masse au décollage**, et l'hélicoptère risque de décoller alors qu'il pèse plus que la masse maximale permise, ce qui accroît le risque d'accident à cause d'une surcharge.
- Lorsque **des pilotes inexpérimentés sont confrontés aux pressions opérationnelles seuls et sans soutien particulier de la part de la compagnie**, ils peuvent être influencés à prendre des décisions les mettant à risque ainsi que leurs passagers.



# Gestion des ressources de l'équipage (CRM)

« Le Bureau craint que, sans une approche exhaustive et intégrée à l'égard de la CRM de la part de TC et des exploitants aériens, il se peut que les équipages de conduite ne mettent pas systématiquement en pratique une CRM efficace.»

– *Rapport d'enquête aéronautique A11H0002 du BST*



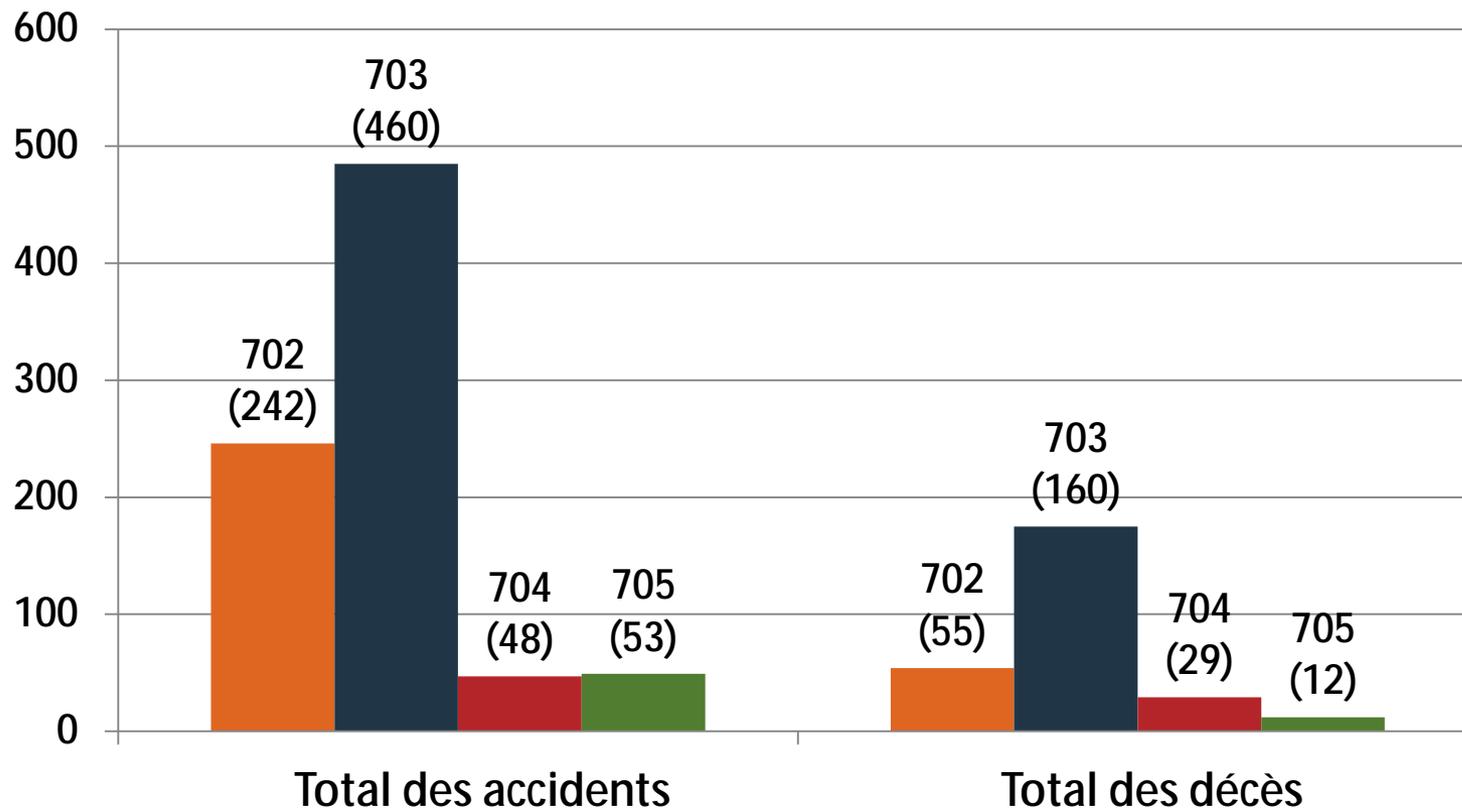
## Systemes de gestion de la sécurité (SGS)

- Il incombe à chaque entreprise de transport de gérer les risques liés à la sécurité.
- Voilà précisément ce que permet un SGS.
- S'il est mis en œuvre correctement, le SGS permet aux entreprises de déceler les problèmes avant qu'ils se manifestent.
- Toutefois, un SGS doit aussi être appuyé par une **surveillance réglementaire appropriée.**



# Accidents : 703 c. les autres catégories

Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada



Nombre total d'accidents et de décès de 2005 à 2014 par type d'exploitant



# Enquête sur les questions de sécurité (SII)

## Phase 1 : (6 mois)

- Analyser les données, rapports et études (2000-2014)
- Déterminer les tendances et les enjeux de sécurité communs

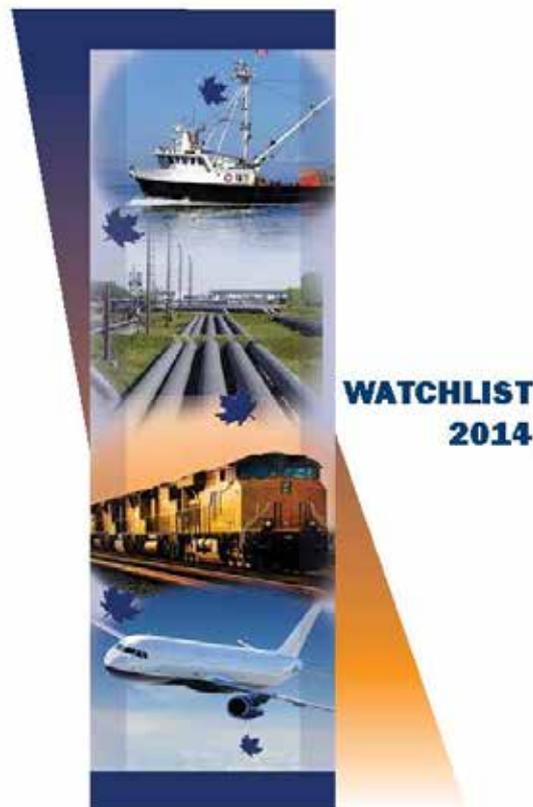
## Phase 2 : (1 an)

- Discuter des enjeux avec les intervenants (VOUS!)
- Analyser les conclusions
- Préparer une version préliminaire
- Publier le rapport
- Annoncer des recommandations, si nécessaire



# La liste de surveillance du BST

- **Accidents survenant pendant les phases d'approche et d'atterrissage**
- **Risques de collisions en piste**
- **Gestion de la sécurité et supervision**



# Des questions?



# Canada

