

AIR

Le magazine de l'AQTA

VOLUME 32 N° 5




L'AQTA vous donne rendez-vous
le 10 novembre 2016
au Marriott Terminal
Aéroport de Montréal



Ne manquez pas ce
5 à 7 de l'industrie

Merci à nos commanditaires

AÉROPORTS DE
MONTRÉAL



CHIASSON GROUPE CONSEIL INC.
MEMBERS COLLECTIVE OF MEMBERS OF AIRCANADA



Faites vous aussi partie
de nos partenaires,
contactez-nous!

NAV CANADA
*La coopération :
un élément essentiel*

MAINTENANCE
*Consignes de navigabilité...
consignes de quoi?*

MOT DU PRÉSIDENT : UNE RENCONTRE PRÉ SOMMET



Carburants d'aviation 100 LL (Avgas)



Carburéacteur A-1 (Jet Fuel)



Lubrifiants d'aviation Mobil

Livraison en vrac ou en barils

Votre énergique déléguée : **Gina Sylvestre**

ginasylvestre@harnoisgroupepetrolier.com

1 800 363-2712 poste 1007

Harnois Groupe pétrolier

80, Route 158, Saint-Thomas QC J0K 3L0

www.harnoisgroupepetrolier.com



Mot du PDG

Par **Jean-Marc Dufour** / Président-directeur général de l'AQTA

.....

*Votre Association est à l'affût des besoins, mais surtout des occasions qui vont lui permettre de remplir sa mission : soutenir et promouvoir l'industrie du transport aérien au Québec. Et pour cela, nous avons besoin de **vosre appui**.*

.....



Chers membres,

J'entrevois avec enthousiasme les prochains mois à la barre de la seule association regroupant les entreprises liées à l'industrie du transport aérien au Québec. Nous avons en effet beaucoup de pain sur la planche, mais fort heureusement, je peux compter sur deux équipes solides, que ce soit du côté des membres du personnel ou de ceux du conseil d'administration. Ces deux équipes sont justement complètes, avec l'arrivée récente de Mme Julie Laviolette et de M. Gilles Bisson à AéroNolisement ainsi que de M. Jean-Pierre Bastien (Premier Aviation) et de M. Yves Leroux (Air Creebec) au CA.

Outre la panoplie de services offerts à nos membres et de projets déjà en cours, plusieurs autres dossiers méritent toute notre attention, puisqu'ils découlent de certaines initiatives de votre association. En voici deux exemples :

1. Étude sur l'état de la flotte au Québec

L'étude visant à dresser un portrait de la flotte des appareils exploités par les entreprises québécoises, notamment ceux des certificats 406, 703 et 704, est presque terminée avec le dépôt du rapport final prévu au cours du mois de novembre. Plusieurs d'entre vous, d'ailleurs, ont pris une part active à cette étude! Vous avez contribué à la réussite de cet important projet pour l'industrie et je tiens à vous en remercier.

Déjà, de nombreuses conclusions ressortent de cette étude, mais ce qui revêt encore plus d'importance, ce sont les pistes de solutions qui feront également partie du rapport final. Celles-ci feront l'objet d'analyses, de discussions et de consultations, et ce, pour déterminer la meilleure façon possible pour l'AQTA de les appuyer, voire d'en être le maître d'œuvre pour l'industrie.

2. Annonce par le gouvernement d'un sommet sur le transport aérien régional

En juillet 2016, le gouvernement du Québec annonçait la tenue prochaine d'un sommet sur le transport aérien régional.

Il s'agit pour l'AQTA d'une occasion unique de faire le point avec les instances gouvernementales.

Là aussi, votre Association a saisi l'occasion et a pris les devants en se lançant, dès cet automne, dans un exercice de consultation auprès de représentants des parties prenantes, un présommet en quelque sorte. D'ailleurs, ceux et celles qui participeront à notre prochaine soirée réseautage, le 10 novembre prochain, auront l'occasion d'échanger sur le sujet. D'autres rencontres élargies avec l'ensemble des parties prenantes sont prévues. Finalement, après ces consultations à grande échelle, un mémoire sera déposé au printemps 2017. Il dressera alors un bilan de la situation, les enjeux et les problèmes auxquels fait face l'industrie du transport aérien régional, mais identifiera aussi des pistes de solutions potentielles à considérer, de façon à ce que notre industrie puisse en ressortir plus forte, afin qu'elle continue d'appuyer le développement durable et socioéconomique du Québec et de ses régions éloignées.

Comme vous pouvez le constater, votre Association est à l'affût des besoins, mais surtout des occasions qui vont lui permettre de remplir sa mission : soutenir et promouvoir l'industrie du transport aérien au Québec. Et pour cela, nous avons besoin de **vosre appui**.

Plus forte sera notre Association, plus forte sera votre voix! Nous savons tous que l'industrie a connu de bien meilleurs moments au cours des dernières décennies et c'est justement dans les moments difficiles qu'il faut se serrer les coudes.

Pour toute question ou tout commentaire, n'hésitez jamais à communiquer avec moi...

Jean-Marc Dufour

Suite de la dernière édition.

Changements proposés par l'Avis de proposition de modification

Par M^c Pierre-Paul Daunais / Associé chez Stikeman Elliott



En mai 2015, Transports Canada a publié un *Avis de proposition de modifications* (« Avis ») sur la réglementation des drones¹. En juin 2016, il a émis un Sommaire exécutif de mise à jour annonçant que les modifications proposées en 2015 allaient faire l'objet de règlements qui devraient être rendus publics au printemps 2017². Les règlements entreront en vigueur à une date indéterminée, après une période de consultation. L'objectif derrière le nouveau cadre réglementaire est d'établir « une approche équilibrée assurant l'intégration sécuritaire des UAS dans l'espace aérien du Canada, tout en favorisant l'innovation dans cet important nouveau sous-secteur de l'aviation civile. »³ En outre, le Ministère veut harmoniser son approche avec celles de ses partenaires internationaux.⁴ Étant donné la portée relative large des exemptions, le régime canadien actuel est très permissif. Ainsi, la sécurité est la préoccupation principale au centre de la réforme.

TC propose de réformer le RAC de manière à assurer l'intégration sécuritaire des UAS dans l'espace aérien canadien. Le régime proposé est donc plus restrictif que le régime actuel et présente une approche basée sur le risque qui éliminerait la distinction entre les usages. Ainsi, le nouveau règlement, qui ne visera que les UAS exploités en visibilité directe, sera subdivisé en trois catégories :

1) Les petits UAS (opérations complexes) : cette catégorie vise les aéronefs de 25 kg et moins pouvant être exploités, par exemple, la nuit, au-dessus des zones habitées ou à proximité des aérodromes. Pour cette catégorie, les exigences seront plus strictes que pour les autres. Notamment, les pilotes devront obtenir un permis et les fabricants devront respecter une norme de conception.

2) Les petits UAS (opérations limitées) : cette catégorie vise

les aéronefs de 25 kg et moins, mais ne pouvant être exploités que dans le cadre d'opérations qui représentent un risque moindre. Certaines exigences applicables aux opérations complexes seront relaxées. Par exemple, les pilotes n'auront pas besoin de permis.

Les très petits UAS : cette catégorie vise les aéronefs de 2 kg et moins. Les exigences seront encore moins lourdes que pour les petits UAS (opérations limitées). Les pilotes n'auront pas besoin de permis, les fabricants n'auront pas à respecter de norme de conception et les opérateurs ne devront pas contracter d'assurance responsabilité.

Les opérateurs d'aéronefs plus lourds ou susceptibles de causer un préjudice plus important à des personnes, à des biens ou à d'autres aéronefs devront obtenir un COAS.

Je vous invite à me faire part de vos suggestions et commentaires à l'adresse courriel suivante : ppdaunais@stikeman.com.

¹ CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC), *Avis de proposition de modifications : véhicules aériens non habités, Avis de rapport sur les activités du CCRAC no 2015-012, Ottawa, Transports Canada, 2015.*

² CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC), *Sommaire exécutif, Mise à jour sur les UAVs auprès des intervenants, Ottawa, Transports Canada, 2015.*

³ *Avis*, p. 1.

⁴ *Id.*, p. 9. D'ailleurs, la plupart des règles proposées dans l'Avis ressemblent aux règles qui entreront en vigueur le 29 août 2016 aux États-Unis. Afin de permettre le développement de l'industrie naissante des UAS commerciaux, le FAA a établi un nouveau cadre réglementaire qui maintient la distinction entre les usages mais, comme le règlement proposé par TC, il ne vise que les aéronefs de 25 kg et moins exploités en visibilité directe. Il ne distingue toutefois pas entre les types de petits UAS. Les règles sont donc les mêmes pour quiconque opère un UAS de 25 kg ou moins en visibilité directe. Les opérateurs ne seront pas dispensés de l'obligation d'enregistrer leur aéronef et les pilotes devront obtenir un certificat de pilote à distance.

**POLISSAGE
POLYCARBONATE et ACRYLIQUE**

**TRAITEMENT
NANO-CÉRAMIQUE
DURABILITÉ À VIE**



500\$ DE RABAIS

APPLICABLE SUR UN TRAITEMENT
NANO-CÉRAMIQUE POUR VOTRE
APPAREIL DE VOL*

**SCELLANT
NANO-CÉRAMIQUE**

- RÉSISTE À L'OXYDATION
- ÉCOLOGIQUE
- PROTECTION UV
- FAIT À PARTIR DE
MATRICE 3D
- RÉSISTE À 2 200°F
- FACILITE LE NETTOYAGE
- et plus!



**HYDROPHOBE
DURABILITÉ 5 ANS**

AQTA  **PLUSIEURS HANGARS AU QUÉBEC**

**Technique de polissage unique au monde
avec des produits haut de gamme**

**LE SEUL SCOLLANT QUI OFFRE
UNE PROTECTION À VIE**

- RÉSISTE À LA CORROSION
- PROTECTION PERMANENTE
- ANTIÉRAFLURE
- LUSTRE EXTRÊME
- HYDROPHOBE
- et plus!

250\$ DE RABAIS

APPLICABLE SUR UN TRAITEMENT
NANO-CÉRAMIQUE POUR VOTRE VÉHICULE



**2 SUCCURSALES DISPONIBLES
Saint-Jean-sur-le-Richelieu et Trois-Rivières**

1-855-995-4333

WWW.POLYSHINEINNOVATION.COM

WWW.BLACKPEARLTIRESHINE.CA



**POLYSHINE
INNOVATION**

Un choix brillant ! A brilliant choice !

VOS NOUVELLES

DE L'INDUSTRIE

BIENVENUE À NOS NOUVEAUX MEMBRES AQTA

L'Aéroport de Sherbrooke joint les rangs de l'AQTA. Situé à la porte d'entrée des Cantons de l'Est, l'aéroport de Sherbrooke dessert une population d'environ 610 000 habitants. Un aéroport dynamique qui offre une multitude de services à l'industrie.



AIR CREEBEC

Fondée en 1979, Air Creebec s'affirme comme une société aérienne sérieuse et fiable. Elle se taille une réputation enviable dans le domaine des vols nolisés, où elle est respectée pour sa capacité à réagir avec rapidité et efficacité. Elle offre un programme de nolisement VIP pour les entreprises.



Solvo Consultants offre des services-conseils de qualité dans le but d'accompagner les entreprises œuvrant dans le domaine de l'exploitation aérienne, de la maintenance ou de la gestion aéroportuaire, pour ne nommer que ces derniers, dans la mise en place de processus sécuritaires et structurés reconnus auprès des autorités réglementaires. Qu'il s'agisse d'effectuer un audit, de formuler un plan de mesure corrective, de mettre en place un programme d'assurance de la qualité ou la mise à jour d'un manuel, l'équipe de Solvo Consultants a mis au point des méthodologies de travail uniques et efficaces qui allègent le fardeau administratif de ses clients tout en assurant la conformité réglementaire.



Integro est une firme de courtage d'assurance et de gestion de risque à l'échelle internationale ayant à cœur l'analyse et la création qui répondent à une panoplie de risques auxquels font face nos clients.

Notre équipe de 14 professionnels en assurance aviation est composée d'anciens officiers, pilotes commerciaux et autres professions relatives à l'aviation. Notre objectif est de maximiser tous les éléments et offrir les produits les plus compétitifs de l'industrie. Integro offre toutes les gammes d'assurance aviation, incluant l'assurance coque, la responsabilité des hangars et des lieux, l'assurance pour les marchandises, inventaires, écoles de pilotage ainsi que l'assurance d'opérateur de terminaux (FBO). Conscients des besoins de nos clients, nous offrons aussi les assurances commerciales plus traditionnelles.



Héli-Inter est une entreprise qui opère des hélicoptères depuis 1998. Elle œuvre particulièrement dans le transport de passagers, l'élingue, la photographie aérienne, l'exploitation minière, l'évacuation médicale, le combat d'incendies de forêt et la patrouille et l'entretien de lignes à haute tension. Héli-Inter opère une trentaine d'hélicoptères tels que Bell 205 et EC30, à partir de ses deux bases positionnées à Saint-Hubert et Sept-Îles.



BIENVENUE DANS L'ÉQUIPE

AÉRONOLISEMENT ET COMMUNICATIONS

LAQTA et AéroNolisement sont heureux de vous annoncer l'arrivée de Mme Julie Laviolette à titre de conseillère et de coordonnatrice aux communications et événements. Cette dernière vous offre une expérience de plus de dix ans en aviation, tant au niveau de la gestion des opérations que des relations clients. Julie met au cœur de ses préoccupations un service client de qualité. Très bonne communicatrice, elle possède également plusieurs années d'expérience en communications et organisation d'événements.

Julie s'est fait connaître dans son milieu de travail par la qualité de ses interventions, son implication et sa rigueur. Le dynamisme, le sens de l'innovation et le respect des gens dont elle fait preuve sont des atouts de premier plan pour AéroNolisement et l'AQTA, et un avantage indéniable pour les membres et la clientèle.



La coopération : un élément essentiel

Par Jean-Claude Provost / Contrôleur aérien/surveillant d'équipe, Terminal de Montréal

Cap, altitude, vitesse... ce sont les principaux éléments sur lesquels s'appuient les contrôleurs afin d'assurer un débit ordonné et rapide de la circulation aérienne sécuritaire.

Ces trois éléments sont déterminés en fonction de nombreuses connaissances approfondies, notamment sur la météorologie, la théorie du vol, la performance des aéronefs (il est à noter que plusieurs contrôleurs sont également détenteurs d'une licence de pilote), la navigation aérienne et les procédures d'urgence.

Toutes ces activités sont réglementées par Transports Canada et encadrées par le *Manuel des services de la circulation aérienne* de NAV CANADA, les manuels d'exploitation de chaque secteur (l'équivalent des SOP pour les pilotes) ainsi que les ententes avec les diverses parties prenantes.

Cependant, il existe également un quatrième élément qui est tout aussi important, sinon plus, que les trois mentionnés ci-dessus, mais qui est beaucoup plus subtil, soit la **coopération** des pilotes!

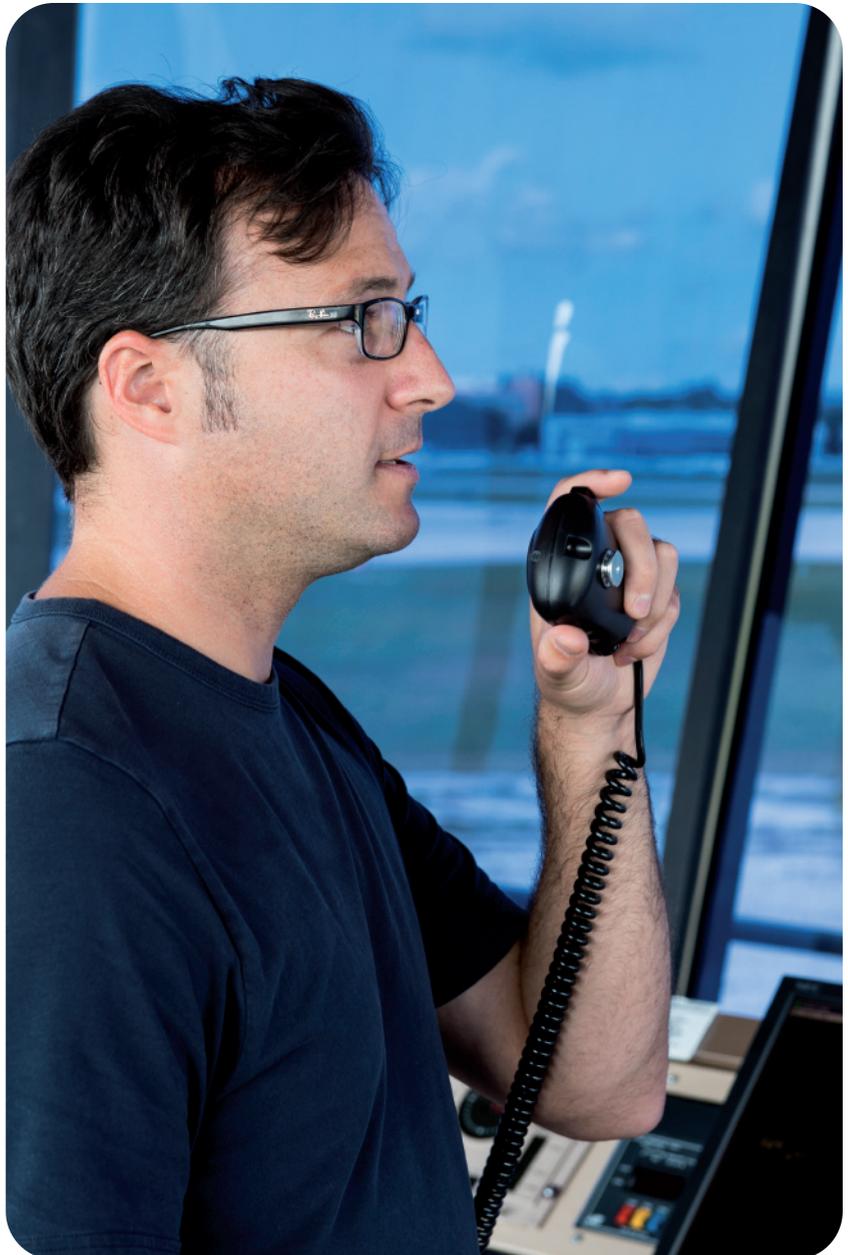
Que ce soit dans un environnement VFR ou IFR, il est possible de fournir un excellent service de navigation aérienne, peu importe la situation ou la destination. Toutefois, le tout devient complètement futile sans la coopération des pilotes.

Le contrôle de la circulation aérienne est un travail d'équipe effectué par les employés qui œuvrent au sein des aménagements de NAV CANADA tels que les centres d'information de vol, les stations d'information de vol, les tours de contrôle et les centres de contrôle régional, mais il est également rendu possible grâce à la coopération des pilotes.

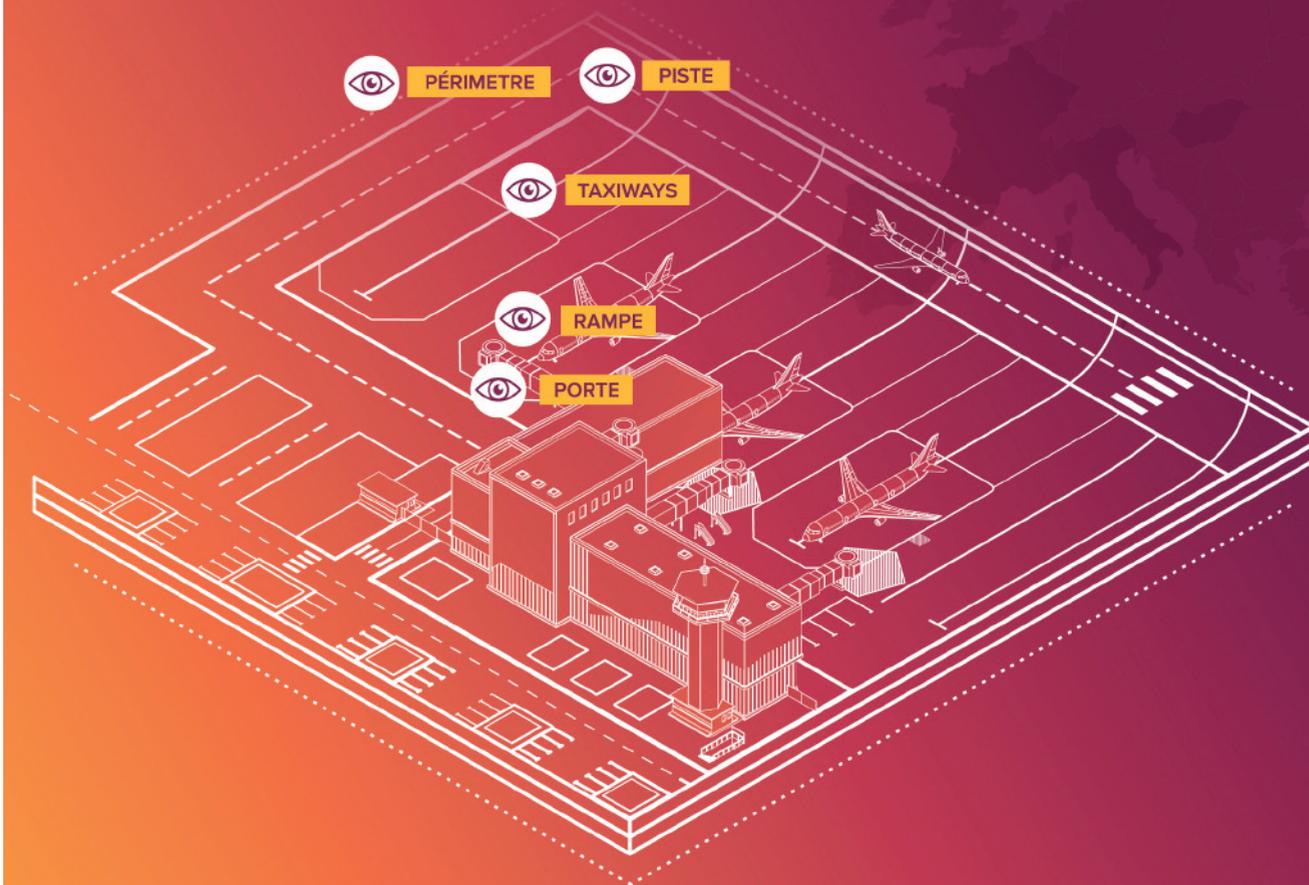
Si jamais vous vous retrouvez dans une situation d'incertitude face à une information ou à une autorisation donnée,

ne vous gênez pas – demandez des éclaircissements. Être sur la même longueur d'onde est la seule manière que nous pouvons nous assurer de vous offrir un service à la hauteur de vos attentes et qui répond à vos besoins.

Merci à l'avance pour votre coopération, et bon vol!



DÉCOUVREZ LA PUISSANCE DE LA VISIBILITÉ AUGMENTÉE



Searidge donne aux opérateurs un visuel sur des zones obstruées. Nos solutions de Remote Tower et d'optimisation des opérations au sol améliorent la sécurité et l'efficacité dans les aéroports à travers le monde, parmi lesquels Montréal, Ottawa, Toronto, Halifax, Dubai, Charles de Gaulle, Milan, Malte pour ne citer que ceux-là.

Searidge, le partenaire qui changera vos opérations dès aujourd'hui!

searidgetech.com | OTTAWA, ONTARIO: 613 686 3988 | info@searidgetech.com

SEARIDGE
TECHNOLOGIES



Joignez-vous à la discussion sur la sécurité en compagnie de professionnels de l'aviation de partout au Canada

Du 28 au 30 novembre 2016 à Peterborough, en Ontario.

Séance de rencontre au Collège Seneca le 28 novembre, conférence à l'hôtel Holiday Inn Peterborough-Waterfront les 29 et 30 novembre 2016.

Pour plus de renseignements, visitez le www.casop.ca



Consignes de navigabilité... consignes de quoi?

Par VINCENT GRENON / Technicien licencié M1 et M2 / vincent@aeroteknic.com

Lors de ma dernière chronique, j'ai abordé le sujet des consignes de navigabilité comme faisant partie de la maintenance obligatoire. Ce sujet mérite certainement d'être approfondi, car, encore une fois, mon expérience avec les pilotes propriétaires me démontre clairement un manque de connaissances sur le sujet.

Il y a quelques semaines à peine, j'ai croisé un propriétaire qui était paniqué, car son technicien venait de l'aviser que son avion n'allait plus pouvoir voler bientôt et qu'il devrait remplacer tous les cylindres du moteur. Tout cela à cause d'une nouvelle consigne de navigabilité. Le propriétaire ne comprenait pas très bien en quoi consistait une consigne de navigabilité et n'avait aucune idée comment faire sa propre opinion sur le sujet. Il est également possible que le technicien essayait aussi de profiter de la situation ou que celui-ci manque tout simplement de connaissances sur le sujet, ce que j'ai également constaté avec certains de mes confrères TEA au cours des dernières années. Dans les faits, la consigne en question n'était aucunement applicable aux cylindres installés sur l'aéronef. Donc, aucune action n'était nécessaire autre qu'une inscription dans les livrets de l'appareil.

Voici la définition du terme « consigne de navigabilité » tel qu'énoncé dans le Règlement de l'aviation canadien (RAC) :

« Instruction délivrée par le ministre ou par une autorité de l'aviation civile responsable de la définition de type d'un produit aéronautique qui rend l'autorisation obligatoire d'un travail de maintenance ou une action opérationnelle afin d'assurer qu'un produit aéronautique est conforme à sa définition de type et que son état en permet l'utilisation en toute sécurité (airworthiness directive). »

Bien que cela semble assez simple, cette définition nous permet de bien saisir ce qu'est une consigne. La première partie de la définition indique d'où peuvent provenir les consignes. La deuxième partie fait état de l'obligation d'effectuer une action pour maintenir un produit aéronautique en état de navigabilité.

Maintenant, voici en quelques étapes la façon de trouver, sur le site de Transports Canada, les consignes attachées à un aéronef en particulier.

1. En utilisant Google, effectuez une recherche avec les termes « SWIMN Transports Canada ». SWIMN signifie Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité.
2. Le premier lien devrait vous donner accès à la page SWIMN de Transports Canada.
3. Cliquez sur « consignes de navigabilité ».
4. Si vous désirez faire une recherche en lien avec une immatriculation en particulier, inscrivez-la dans le champ « Marque d'immatriculation » à gauche. Sinon, vous pouvez effectuer une recherche pour une consigne en particulier en inscrivant son numéro dans le champ identifié « Numéro de CN ». Il est également possible d'effectuer une recherche avancée par fabricant avec le lien « Recherche avancée ».

Pour notre exemple, nous allons utiliser un appareil de l'ÉNA, C-GQIT.

Note: The listing provided of applicable Airworthiness Directives for the specific registration mark is based solely on airframe, engine and propeller model installation in equipment ADs are not included - a separate search to determine applicability of equipment AD is required.

The data fields, populated with data from the original document, are provided for reference only. Refer to the original document when determining necessary action for airworthiness directives applicable to registration:

Mark: GQIT
Aircraft: CESSNA, 172N
Engine: AVCO LYCOMING, O-320-D2G
Propeller: MCCAULEY, 1C160/DTM7557-M1

AD Record List					
Directives Pertaining to Aircraft Model:CESSNA, 172N					
NEW	Prod Type	Crty.	AD Number		AD Subject
	A	CF	CF-1987-15R4	D	SEAT LOCKING MECHANISM
	A	EU	2009-0278	D	ATA 26 - FIRE PROTECTION – PORTABLE HALON 1211 FIRE EXTINGUISHERS – IDENTIFICATION / REPLACEMENT
	A	EU	2008-0183	D	NAVIGATION – MODE-S TRANSPONDERS – REPLACEMENT
	A	US	2011-10-09	D	SEATS SLIPPING ON THE RAILS WHERE THE PRIMARY LATCH PIN FOR THE PILOT/COPILOT SEAT IS NOT PROPERLY ENGAGED
	A	US	2011-06-02	D	STCSA01303WI - INTERRUPTION OF ELECTRICAL POWER TO THE FADEC - CORRECTION NOTICE
	A	US	2008-26-10	D	ERRONEOUS INDICATIONS FROM THE ALTIMETER, AIRSPEED, AND VERTICAL SPEED INDICATORS
	A	US	2008-10-02	D	PART NUMBER IDENTIFICATION PLACARD

Nous voyons dans cet exemple que le système a effectué un tri selon le modèle de l'aéronef, du moteur et de l'hélice. Et tel que décrit dans la définition de « consigne de navigabilité », on y retrouve des consignes émises par Transports Canada ainsi que des consignes émises par l'aviation civile responsable de la définition de type, en l'occurrence, la FAA. Transports Canada ajoutera également les consignes provenant d'autres autorités civiles qui sont responsables de composantes qui peuvent potentiellement être installées dans l'aéronef. Une consigne qui apparaît dans la liste de notre aéronef peut donc être en lien avec la cellule, le moteur, l'hélice et des composantes possiblement installées. Certaines consignes peuvent même être émises concernant un organisme de maintenance agréé (OMA).

Prenons l'exemple de la consigne CF-2005-40 qui apparaît pour pratiquement tous les moteurs Continental et Lycoming.



est que trop souvent le service de vérifier les consignes n'a même pas été offert au client et que ce dernier est tout simplement heureux d'avoir potentiellement économisé de l'argent sans même le savoir. Par contre, le fait de ne pas se

Numéro: CF-2005-40

Sujet: Non-conformité de la maintenance de moteurs à piston

En vigueur: 10 janvier 2006

Applicabilité: Tous les moteurs à piston Textron Lycoming et Teledyne Continental Motors révisés, réparés ou démontés au point de séparer les deux parties du carter principal, entre le 1er février 2002 et le 18 juillet 2004, par B.C. Aero Engines Ltd., l'organisme de maintenance agréé (OMA) 84-02, situé au 5-9566 Hurricane Road, Sidney (Colombie Britannique) Canada.

Cette consigne concerne des moteurs ayant eu de la maintenance exécutée par un OMA dans l'Ouest canadien. Une consigne peut également être en lien avec de la quincaillerie aéronautique ayant des défauts de fabrication et même de l'huile moteur contaminée.

Il est important de comprendre que Transports Canada crée une banque de données seulement avec les consignes qui ont un potentiel d'applicabilité. Ce n'est pas parce que la consigne apparaît sur la liste qu'il y a obligatoirement une action à effectuer. Il faut prendre le temps d'aller lire les premiers paragraphes en premier lieu pour vérifier si la consigne est applicable à notre aéronef. Si le propriétaire est en mesure de s'assurer que la consigne ne s'applique pas à son aéronef et à ses composantes, il peut alors lui-même indiquer dans le carnet de route et dans les livrets techniques que la consigne n'est pas applicable et en donner la raison. Par contre, si elle est applicable, il faut évaluer quelle est l'action. Si celle-ci inclut de la maintenance, le propriétaire devra avoir recours à un TEA.

Une note que je vois régulièrement en parcourant certains carnets de bord d'aéronef, c'est que certains TEA inscriront au moment de l'inspection annuelle que la responsabilité des consignes de navigabilité revient au propriétaire. Il n'y a rien de mauvais en soi, car c'est effectivement le cas. Le problème

conformer à une consigne de navigabilité révoque le certificat de navigabilité de l'appareil. Bah! Les conséquences avec Transports Canada sont très minimes, malheureusement, il pourrait y avoir des problèmes beaucoup plus graves avec la compagnie d'assurance en cas d'accident, car l'avion aurait volé sans un certificat de navigabilité valide.

Il est donc de la responsabilité du propriétaire de vérifier lui-même l'applicabilité d'une consigne ou bien de clairement déléguer la tâche à son technicien. En ce sens, les techniciens se devraient d'offrir également ce service, du moins durant l'inspection annuelle et de bien expliquer les conséquences. Donc, si le propriétaire ne souhaite pas effectuer la tâche, il l'aura clairement indiqué à son technicien et celui-ci pourra se protéger en inscrivant dans la certification après maintenance que le client est responsable des consignes.

VINCENT GRENON EST UN TECHNICIEN LICENCIÉ M1 ET M2 AVEC PRÈS DE 20 ANS D'EXPÉRIENCE. IL EST ENSEIGNANT AU DÉPARTEMENT PRÉENVOI À L'ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE (ÉNA), ÉGALEMENT FORMATEUR ET AUDITEUR POUR LE SERVICE AUX ENTREPRISES DE L'ÉNA. IL TRAVAILLE EN ÉTROITE COLLABORATION AVEC AÉRO TEKNIC DEPUIS LA CRÉATION DE L'ENTREPRISE. VOUS POUVEZ LE JOINDRE AU 450 676-6299 OU VIA COURRIEL À VINCENT@AEROTEKNIC.COM.

Une affaire à ne pas prendre à la légère!

Par PIERRE DRAPEAU / drapierre@yahoo.com

SUR CETTE PHOTO D'ARCHIVES
DE JEAN-PIERRE BONIN,
ON PEUT VOIR LES
APPAREILS DES CAB BOYS,
DES PILOTES DU CLUB
AÉRONAUTIQUE DE BEAUCE,
EN FORMATION SERRÉE.



Dans les derniers mois, certains événements survenus dans la région du terminal de Montréal m'ont amené à me questionner sur le vol en formation et ses pré-requis pour les participants. Quoique ces incidents n'aient eu aucun effet sur la sécurité des vols impliqués ou d'autres vols, je me permets d'en relater un, sans les détails des vols, afin d'explorer le problème.

Par un beau samedi, deux pilotes qui avaient planifié une sortie commune volaient dans une formation, comment dire... atypique! Premièrement, ce qu'ils ont fait correctement, ils avaient décidé de voler en formation et d'utiliser un seul code transpondeur. De plus, un seul des deux pilotes s'occupait des communications. Donc, jusque-là, la formation suivait le modus operandi. Mais là où ça se corse, c'est que ces avions se trouvaient en fait à plus de 1000 pi verticalement et 1 mille horizontalement l'un de l'autre, et ce, en plein milieu de l'espace aérien de classe C du terminal de Montréal. Ces pilotes n'étaient visiblement pas très familiers avec les notions du vol de formation. J'ai décidé de saisir l'occasion et de revoir avec vous les quelques règlements s'appliquant spécifiquement au vol de formation.

Premièrement, deux exigences du Règlement de l'aviation canadien (RAC) s'appliquent au vol en formation, soit le 602.21. **Risque d'abordage : Il est interdit d'utiliser un aéronef à proximité telle d'un autre aéronef que cela créerait un risque d'abordage.** Dans ce cas, aucun des deux pilotes n'a enfreint la loi. On peut même dire qu'ils ont été très « libéraux » dans leur interprétation dudit règlement utilisé par le régulateur afin d'encadrer la pratique du vol en formation, entre autres.

Le deuxième est le 602.24 : **Vol en formation : il est interdit d'utiliser un aéronef en vol en formation, à moins qu'une entente préalable ne soit intervenue : a) entre les comman-**

dants de bord des aéronefs en cause; b) dans le cas d'un vol effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, entre les commandants de bord des aéronefs en cause et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente. Une entente préalable devrait être plus qu'un signe de la main en vol, une communication ou une invitation demandant à l'autre de nous suivre. Avant le décollage, il est important de mettre au clair les paramètres de la formation, donc qui fait les communications, comment on se rejoint, comment on quitte, qu'arrive-t-il en cas de pépin ou de panne de communication. L'autre portion de cet article indique que si on vole à l'intérieur d'une zone de contrôle, il doit aussi y avoir une coordination avec l'unité en cause. Cela permettra de clarifier, entre autres, le nombre d'aéronefs, le type de formation et de coordonner les routes désirées et tout autre détail. Votre formation recevra ainsi les services d'information de trafic et/ou d'espacement avec les autres avions IFR et VFR utilisant les espaces aériens visés.

Comme on peut le voir, c'est là que nos pilotes auraient eu intérêt à planifier un peu mieux leur sortie. Si les participants ne peuvent se plier à de tels arrangements, le vol est toujours possible, mais il est peut-être préférable de le faire en se suivant et en maintenant un espacement visuel et non pas en se proclamant une « formation »...

Bons vols!

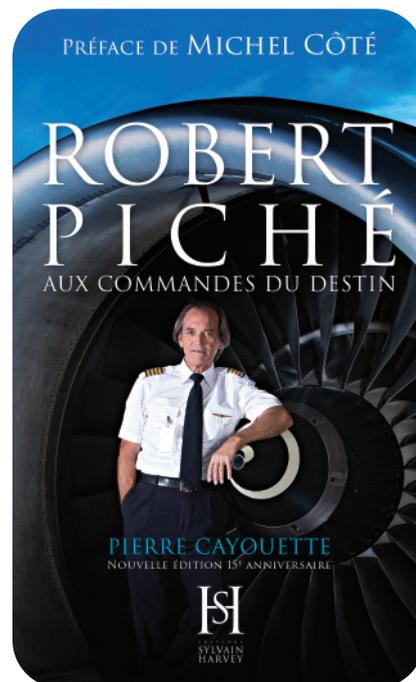
À noter que la photo publiée dans la dernière chronique était de Ned Gravel.

ROBERT PICHÉ

Aux commandes du destin

Par PIERRE CAYOUILLE / Préface de Michel Côté / Réédition 15^e anniversaire

Véritable succès de librairie avec près de 100 000 exemplaires vendus, l'ouvrage de Pierre Cayouette est réédité par les Éditions Sylvain Harvey en format de poche pour souligner le 15^e anniversaire de l'exploit qui a tant marqué l'imaginaire des Québécois. Cette nouvelle édition est préfacée par le comédien Michel Côté qui a incarné le célèbre commandant dans le long métrage *Piché : entre ciel et terre*, sorti en juillet 2010. Enrichi d'une mise à jour écrite par Robert Piché et d'un témoignage poignant d'une passagère, cet ouvrage est décidément une histoire à lire et à relire pour qui croit que tout est terminé.



YQB

Québec à la conquête de l'air

Par DENIS ANGERS

Aviateurs, aéronefs, aérodrome... depuis plus d'un siècle, Québec a vécu toutes les étapes de la conquête de l'air. Au cœur de cette épopée, les installations aéroportuaires de la capitale ont toujours occupé une place déterminante qui, ces dernières années, s'est faite de plus en plus grande.

Ce bel ouvrage, abondamment illustré, raconte donc l'histoire de l'aviation à Québec ainsi que les multiples métamorphoses de son aéroport. Il ouvre de surcroît une fenêtre sur les projets qui en consacreront l'avenir. Racontée par l'historien Denis Angers, lui-même un passionné d'aviation, cette histoire de YQB en rappelle les grandes étapes et présente les gens, les appareils et les événements qui en furent les vedettes, que ce soit le passage de Lindbergh en 1928, l'escale de l'avion mythique le Concorde ou la venue de grands visiteurs tels François Mitterrand, Donald Reagan, le pape Jean-Paul II.

