



Programme de sécurité de la COPA

Séminaire *Le vol en route – Impact sans perte de contrôle (CFIT) et Vol après le confinement*
Foire aux questions (FAQ)

Le vol en route (CFIT) – questions sur la présentation

- 1. Les références de MEF (indication d'élévation maximale) et de MOCA (altitude minimale de franchissement d'obstacles) sont-elles des valeurs ASL (au-dessus du niveau de la mer)?**
Oui, les MEF et les MOCA sont calculées en valeurs ASL.
- 2. Les MOCA sont-ils moins sûres en raison des écarts importants par rapport aux routes prévues?**
Pas vraiment! Lorsque vous faites des écarts importants, les MEF peuvent vous fournir une altitude de sécurité comparative rapide. Les écarts/déroutements préplanifiés peuvent également comporter des obstacles en évidence (carte papier).
- 3. Dans quelles conditions quelqu'un utiliserait-il les MOCA au lieu des MEF?**
Chaque fois que vous effectuez un vol à vue (VFR) préplanifié en ligne droite entre deux points. Essayez-le et vous aimerez ça.
- 4. Que signifie l'acronyme DECIDE?**
Il signifie : Détecter, Estimer, Choisir, Identifier, Décider, Évaluer. Les liens suivants expliquent cet acronyme DECIDE en détail (en anglais) : <https://skybrary.aero/bookshelf/books/751.pdf> et <https://www.flightliteracy.com/the-decision-making-process-the-decide-model/>.
- 5. Pour les pilotes qui volent en mode VFR, quel type de soutien ou ressource encadre le suivi de vol?**
Lorsque vous volez à une altitude suffisamment élevée pour assurer une COUVERTURE RADAR CONTINUE et un soutien du contrôle de la circulation aérienne (ATC) – et que vous en faites la demande – vous pouvez tirer parti d'un « suivi de vol ». Il s'agit d'un service d'ATC très différent

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler

75 Albert Street, Suite 903, Ottawa, ON K1P 5E7 •

613-236-4901 www.copanational.org • 

@COPAnational

des services de conseils météorologiques que vous obtenez d'un service d'information de vol en route (FISE), d'une station d'information de vol (FSS) ou d'un centre d'information de vol (FIC) lorsque vous volez En route.

6. Pour l'étude de cas abordée, pouvez-vous fournir un lien vers le rapport du BST?

Le rapport A18P0090 du Bureau de la sécurité des transports (BST) peut être consulté ici :

<https://www.bst-tsb.gc.ca/fra/enquetes-investigations/aviation/2018/a18p0090/a18p0090.html>.

7. Quelle aurait été la meilleure route pour éviter les montagnes?

Cela peut sembler simpliste, mais n'importe quelle combinaison de routes dans les vallées qui aurait fourni un passage sécuritaire aux pilotes. Ces routes auraient dû leur permettre de voler suffisamment bas pour éviter le mauvais temps en toute sécurité ainsi que les obstacles se trouvant le long de ces routes.

8. Qu'en est-il des risques de givrage du carburateur lors des vols en montagne?

Les graphiques illustrant le givrage du carburateur que nous avons utilisés lors du séminaire de sécurité de février sont valables toute l'année. Veuillez visiter le

<https://copanational.org/en/safety-seminar-recordings/> pour visionner l'enregistrement du séminaire *Se préparer pour le printemps et la PDM – 20 février 2021* (en anglais).

9. Les ondes de relief pourraient-elles potentiellement provoquer une mauvaise lecture d'altimètre?

Sans beaucoup plus d'informations météorologiques que celles fournies dans le rapport d'enquête, il est impossible de répondre à cette question avec une certitude absolue. Mais sur la base de mes connaissances et de mon expérience, je dirais que les ondes de relief n'ont pas du tout été un facteur d'influence. Par contre, elles auraient pu l'être beaucoup plus tôt à l'est, près de l'aéroport de Springbank.

10. Pourquoi les vols au-dessus des montagnes sont-ils limités à moins de 13 500 et 14 500 pi?

Qui a dit que ces vols étaient limités à ces altitudes? Vous pouvez voler plus haut, mais vous DEVEZ disposer de systèmes d'oxygène supplémentaire à bord, vous devez savoir les utiliser, et être le commandant de bord.

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler

11. Pouvez-vous expliquer les avantages d'installer un ELT 406 avec GPS intégré comparativement à un 406 sans GPS?

L'avantage ne vous semble-t-il pas évident? Si la radiobalise de détresse (ELT) est munie d'un GPS intégré, elle transmettra non seulement la tonalité de la balise à 406 MHz, mais elle inclura également les données de position GPS. Ces informations seront reçues par le Registre canadien des balises (RCB) et lui fourniront des renseignements de localisation très précis.

12. La hauteur des nuages a-t-elle été signalée en valeurs au-dessus du sol (AGL)?

Les prévisions de zone graphiques (GFA) fournissent généralement la hauteur des nuages en valeurs au-dessus de la mer (ASL), sauf indication contraire sur le graphique. Les messages d'observation METAR et les prévisions TAF signalent la hauteur des nuages en valeurs AGL.

Vol après le confinement – questions sur la présentation

1. Où puis-je en savoir davantage sur les conseils de Transports Canada (TC) concernant les vols pendant la pandémie?

Les messages du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) concernant les mesures de TC se trouvent ici : <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/mesures-mises-jour-lignes-directrices-liees-covid-19-emises-transports-canada/mesures-mises-jour-lignes-directrices-aviation-liees-covid-19-emises-transports-canada>.

2. Pouvez-vous nous préciser les exigences de TC relativement au temps d'attente après avoir été vacciné?

Il n'y a aucune réglementation de TC connue à ce sujet.

3. Comment les examens médicaux seront-ils traités cette année?

Cela dépend beaucoup des mesures de santé actuelles dans votre province ou territoire. Mais TC a fait en sorte que les pilotes fassent leur renouvellement via la « télémédecine ». Vous pouvez également voir votre médecin-examineur de l'aviation civile (MEAC) habituel dans la mesure où il/elle voit toujours des patients.

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler

4. Si vous terminez les programmes d'études personnalisés, devez-vous en aviser Transports Canada?

Non, vous N'ÊTES PAS OBLIGÉ d'en informer TC, mais VOUS DEVEZ en conserver la preuve dans votre journal de bord.

5. Qu'est-ce qu'un vol de rafraîchissement?

En règle générale, un vol de rafraîchissement comprend un sous-ensemble des éléments d'examen en vol de la licence déjà obtenue par la personne qui en effectue le rafraîchissement.

6. Qu'est-ce que le SCRQEAC au juste, et est-il possible d'en recevoir les rapports?

Le système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (SCRQEAC) – ou CADORS en anglais – est le système canadien de déclaration des données de sécurité en provenance des services de la circulation aérienne (ATS). Le but du SCRQEAC est de faciliter l'identification précoce des dangers potentiels pour l'aviation et des lacunes du système dans l'espace aérien contrôlé par le Canada. Les données d'événements anormaux collectées contribuent à assurer un environnement de vol plus sûr pour tous les aéronefs. Veuillez noter qu'un SCRQEAC peut être déposé à la fois sur les pilotes et les contrôleurs aériens, et n'est pas nécessairement synonyme de « violation ». Pour en savoir plus sur les SCRQEAC, veuillez cliquer sur le lien suivant : <https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CADORS-SCREAQ/m.aspx?lang=fra>

7. Les simulateurs de vol peuvent-ils aider à combler l'écart entre la connaissance et la compétence?

Dans une certaine mesure en fonction de la « fidélité » de la simulation.

8. Quel est le lien pour accéder à la vidéo de Transports Canada sur le fait de garder ses compétences et connaissances de pilote à jour?

La vidéo peut être consultée ici: <https://tc.canada.ca/fr/aviation/regles-generales-utilisation-vol-aeronefs/galerie-videos-securite-aviation-generale/comment-garder-ses-competences-connaissances-pilote-jour-video>. En outre, l'Association des propriétaires et pilotes d'aéronefs (AOPA) couvre également le sujet (en anglais) ici : <https://www.aopa.org/training-and-safety/active-pilots/safety-and-technique/currency-vs-proficiency>.

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler

75 Albert Street, Suite 903, Ottawa, ON K1P 5E7 •

613-236-4901 www.copanational.org • 

@COPAnational

- 9. Si un pilote aux connaissances non à jour vole avec un pilote connaissant et compétent qui n'est pas un instructeur, le pilote non à jour peut-il consigner son temps comme commandant de bord ou le pilote connaissant est-il considéré comme un passager?**

Si le pilote aux connaissances non à jour vole avec un passager, le pilote devra avoir effectué au moins cinq décollages et atterrissages avant le vol.

- 10. Je suis propriétaire associé d'un avion. Mon partenaire et moi volons ensemble avec un dispositif d'occultation. Comme nous sommes tous les deux pilotes privés, pouvons-nous légalement consigner ce temps comme des pratiques de vol aux instruments?**

Êtes-vous « tous les deux » certifiés aux instruments? Si c'est le cas, la réponse est oui. Si ce n'est pas le cas, la réponse est non.

- 11. Si vous pilotez plus d'un type d'aéronef, devez-vous effectuer cinq décollages et atterrissages dans chaque type?**

Si chaque type d'aéronef est un avion, non, vous n'avez pas à le faire. Par contre, les vols de jour et de nuit requièrent chacun leur série de décollages/atterrissages.

- 12. Quels documents doivent être présentés aux inspecteurs de TC lors d'une vérification à l'aire de trafic?**

TOUS les règlements de l'aviation canadiens (RAC) requis pour le commandant de bord et l'aéronef.

- 13. En ce qui concerne un vol de nuit, un autre pilote privé est-il considéré comme un passager?**

Oui, toute personne autre que le commandant de bord d'un aéronef monopilote est considérée comme un passager.

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler

75 Albert Street, Suite 903, Ottawa, ON K1P 5E7 •

613-236-4901 www.copanational.org • 

@COPAnational

Questions sur le programme de sécurité de la COPA

1. Quels séminaires remplissent les conditions requises par Transports Canada pour la formation périodique de deux ans des pilotes?

Le Séminaire En route (CFIT) et vol après le confinement du 20 mars satisfait les conditions de cette formation périodique de deux ans. Veuillez noter que vous recevrez un certificat de participation à ce séminaire dans la mesure où vous avez participé à sa diffusion en direct pendant au moins deux heures. D'autres séminaires admissibles à la formation périodique des pilotes seront offerts au cours des mois de juin, septembre et décembre 2021.

2. Quels renseignements doivent figurer dans notre journal de bord lorsque l'assistance à de tels séminaires de formation périodique des pilotes a été confirmée?

Voici les renseignements à inscrire dans votre journal de bord lorsque l'assistance à un séminaire de formation a été confirmée :

Date : 20 mars 2021

Nom du présentateur : Peter Campbell

Titre du séminaire de formation : Impact sans perte de contrôle (CFIT) et vol après le confinement

3. Où puis-je accéder aux enregistrements des séminaires du Programme de sécurité de la COPA?

Ces enregistrements sont offerts exclusivement aux membres de la COPA dans la section de son site Internet qui leur est réservée, sous l'onglet « documents » :

copanational.org/fr/enregistrements-des-seminaires-sur-la-securite-aerien-de-la-copa/ (veuillez vous connecter pour accéder à la page).

4. Quels autres sujets seront abordés cette année dans les séminaires du Programme de sécurité de la COPA?

Nous vous invitons à consulter le calendrier complet des sujets à venir en suivant le lien suivant : copanational.org/fr/securite/

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler

75 Albert Street, Suite 903, Ottawa, ON K1P 5E7 •

613-236-4901 www.copanational.org • 

@COPAnational