

Hebdo Canada



Ottawa, Canada.

Volume 2, No 13

le 27 mars 1974

- Les enregistreurs de vol aident à détecter les causes d'accidents, 1**
- Nomination d'un sous-secrétaire d'État adjoint aux Affaires extérieures, 3**
- Programme d'échanges Canada - Mexique, 3**
- Programme spécial d'immigration pour les Chiliens, 3**
- Heures de travail flexibles pour les employés fédéraux, 3**
- Indices des prix à la consommation dans les grandes villes, 4**
- Un Canadien président du Comité de l'Union de Berne, 4**
- Augmentation des pensions en avril, 4**
- La S.C.C. réclame des réformes au Droit criminel, 4**
- Nouvel espoir pour les patients souffrant d'insuffisance rénale, 5**
- Contribution fédérale au fonds Judy Hill, 5**
- Un autre rôle pour Celia Franca, 6**
- Index trimestriel—janvier-mars 1974, 6**

Les enregistreurs de vol aident à détecter les causes d'accidents

Si un avion de transport s'écrase sur le sol canadien les enquêteurs cherchent immédiatement l'enregistreur de vol qui, s'il fonctionnait bien au moment de l'impact et s'il n'est pas trop écrasé lui-même, leur simplifiera grandement leur travail. Ainsi, après l'écrasement d'un DC8 en 1970 à Toronto, l'enregistreur de vol a permis de trouver dans les 24 heures la cause de l'accident.

Par contre, lorsqu'un DC8 s'est écrasé en 1963 à Ste-Thérèse, dans le Québec, accident ayant coûté la vie à 118 personnes, l'avion n'avait pas d'enregistreur de vol. Les enquêteurs ont passé plus de six mois à chercher dans les débris, éparpillés sur plus de 1,500 pieds, des indications qui pourraient les aider à déterminer les causes de l'accident.

A la suite de ces accidents le ministère des Transports a fait, en 1969, de nouveaux règlements obligatoires et précis selon lesquels tous les avions commerciaux immatriculés au Canada doivent être équipés d'enregistreurs de vol permettant de suivre les conversations avec l'équipage, et comportant certaines données techniques, du décollage à l'atterrissage. Il faut souligner toutefois que la compagnie Air Canada avait déjà équipé, quelques années plus tôt, la plupart de ses avions d'enregistreurs de données perfectionnés.

Importance des enregistreurs de voix
Les règlements exigent en plus que l'avion soit également équipé d'un enregistreur permettant d'écouter sur trois ou quatre voies les trente dernières minutes de conversation entre l'équipage et le personnel au sol, entre les bruits dans le poste de pilotage. Ces enregistreurs des voix et des bruits se sont révélés d'une très grande valeur. A bord des avions canadiens on utilise différents types de ces enregistreurs sonores.

Les Forces aériennes canadiennes équipent également leurs avions de transport de ces enregistreurs qui sont toutefois placés dans une boîte renfor-

cée et isolée pour réduire les risques d'être endommagés dans un accident; en outre, ils sont équipés d'un petit émetteur radio de localisation placé dans une enceinte profilée qui est éjectée à quelque distance lors d'un impact avec le sol. Cet indicateur d'écrasement au sol a été mis au point à l'origine par le Conseil national de recherches du Canada.

Il n'y a pas grande standardisation en ce domaine des enregistreurs des données, de la voix et des bruits, et les installations qui permettent de dépouiller les enregistrements varient beaucoup tant en disponibilité qu'en capacité. Les enregistreurs n'ayant pas toujours été bien utilisés, il est souvent arrivé que l'on n'en tire que fort peu de choses lorsque le besoin urgent s'en fait sentir à la suite d'incidents ou d'accidents.

Rôle du CNR

Dans le but de remédier à cette situation, le ministère des Transports et le ministère de la Défense nationale ont demandé au Conseil national de recherches (CNR) de créer à l'Établissement aéronautique national de l'aéroport d'Uplands près d'Ottawa, un centre d'écoute et de traitement des bandes des enregistreurs de vol.

Le ministère des Transports et celui de la Défense accordent chacun au centre une subvention annuelle de \$20,000 pendant deux ans pour acheter certains équipements.

Le Laboratoire s'est lancé dans un programme qui devrait permettre d'utiliser progressivement un ordinateur IBM et plus particulièrement un IBM 360 du CNRC. Des installations sont prévues pour traiter l'information provenant de tous les types d'enregistreurs des conversations dans les postes de pilotage, pour rendre ces conversations plus intelligibles et pour analyser les bruits de fond pouvant être intéressants.

Selon M. A.D. Wood, chef du Laboratoire de recherches en vol, il était urgent, sur le plan national, de disposer d'un petit laboratoire central spécialisé dans la récupération et le