CADETS DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA

NIVEAU DE QUALIFICATION CINQ

GUIDE PÉDAGOGIQUE

SECTION 1

OCOM C560.01 – EXAMINER LES ASPECTS DE LA SÉCURITÉ DES VOLS

Durée totale : 90 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-805/PG-002, *Norme de qualification et plan du niveau cinq*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long trousse d'autoformation, notamment dans la section pour laquelle elles sont requises.

Réviser la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe A et se familiariser avec la matière avant d'enseigner leçon.

Les trousses d'autoformation doivent être complétées par le cadet de façon autonome. Plus de renseignements sur ces trousses peuvent être trouvées dans l'avant-propos et la préface.

Photocopier la trousse d'autoformation pour chaque cadet.

Photocopier le corrigé situé à l'annexe B, mais **ne pas** le remettre aux cadets.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'autoformation a été choisie comme méthode d'apprentissage pour cette leçon car elle permet au cadet d'examiner la sécurité des vols (SV) à son propre rythme d'apprentissage. Le cadet est ainsi encouragé à devenir davantage autonome et indépendant alors qu'il se concentre sur son propre apprentissage au lieu d'apprendre sous la direction d'un instructeur.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, le cadet devra avoir examiné les différents aspects de la SV.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

IMPORTANCE

Il est important pour les cadets d'examiner les aspects de la SV puisque chaque cadet, tout en participant au programme de pilotage des cadets de l'Air, doit être conscient de la sécurité sur la ligne de vol. Il est important que les élèves comprennent les rôles et les responsabilités de l'officier de la sécurité des vols (OSV) et comment chaque individu peut contribuer à la sécurité de ce programme.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

INSTRUCTIONS CONCERNANT LA TROUSSE D'AUTOFORMATION

OBJECTIF

L'objectif de cette trousse d'autoformation est de permettre au cadet d'examiner les aspects de la SV.

RESSOURCES

- la trousse d'autoformation, et
- des stylos et des crayons.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

Fournir au cadet une salle de classe ou un secteur d'entraînement approprié pour compléter la trousse d'autoformation.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Remettre au cadet une copie de la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe A, ainsi qu'un stylo ou un crayon.
2. Allouer 90 minutes au cadet pour compléter la trousse d'autoformation.
3. Aider le cadet au besoin.
4. Recueillir la trousse d'autoformation une fois que le cadet a terminé de la compléter.
5. Corriger la trousse d'autoformation en utilisant le corrigé qui se trouve à l'annexe B.
6. Fournir une rétroaction aux cadets et indiquer s'il a atteint ou non l'objectif de compétence (OCOM).
7. Remettre la trousse d'autoformation complétée au cadet pour consultation ultérieure.
8. Inscrire le résultat dans le journal de bord et le dossier d'instruction du cadet.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

La participation des cadets à l'examen des différents aspects de la sécurité des vols servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

OBSERVATIONS FINALES

La sensibilisation des cadets sur la façon dont le programme des cadets de l'Air joue une part active dans le programme de SV et comment l'OSV joue un rôle clé pour assurer la sécurité de tous les individus et les ressources, appuie la compréhension que la SV est la préoccupation de tous les participants aux programmes de vol à voile et de vol motorisé des cadets de l'Air.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

A0-045 A-GA-135-01/AA-001 Direction de la sécurité des vols. (2002). *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes*. Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.

A3-189 Direction de la sécurité des vols. (2007). *Le programme de sécurité des vols*. Extrait le 19 novembre 2009 du site http://www.airforce.forces.gc.ca/dfs-dsv/program-programme-eng.asp

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



EXAMINER LES ASPECTS DE LA SÉCURITÉ DES VOLS (SV)

SECTION 1: LE RÔLE DE L'OFFICIER DE LA SÉCURITÉ DES VOLS (OSV) DANS LE PROGRAMME DE VOL DES CADETS DE L'AIR

SECTION 2: ENSEIGNEMENT ET FORMATION

SECTION 3: LA PRÉSENTATION DES RAPPORTS

SECTION 4: LES PROCÉDURES D'ENQUÊTE

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 1

SECTION 1 LE RÔLE DE L'OFFICIER DE LA SÉCURITÉ DES VOLS (OSV) DANS LE PROGRAMME DE VOL DES CADETS DE L'AIR



Le saviez-vous?

La première reconnaissance officielle de la nécessité d'une organisation dédiée à la SV est survenue au milieu de 1942, lorsque le Comité de révision des accidents d'aviation (CRAA) de l'Aviation royale du Canada (ARC) a été formé. La Direction de la sécurité des vols (DSV) a été établie au début des années 1950.

La SV pour le programme de vol des cadets de l'Air relève des Forces canadiennes (FC). Le chef d'état-major de la Défense (CEMD) est chargé du commandement opérationnel et du contrôle du programme de vol des cadets de l'Air, qui comprend :

- le programme de vol à voile des cadets de l'Air,
- le programme de vol motorisé des cadets de l'Air,
- les vols de familiarisation financés par le ministère de la Défense nationale (MDN) ou les FC et le programme de SV.

Le chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA) a été désigné comme l'autorité chargée de la navigabilité pour le MDN ou les FC et il est responsable des politiques en matière de SV.

Les escadres désignées agissent comme conseillères en matière de SV auprès du cmdt de la région et appuient les activités du programme de vol à voile des cadets de l'Air avec l'officier de la sécurité des vols (OSV) du programme, y compris :

- offrir des conseils sur les questions liées à la SV;
- faire le suivi des aspects de la sécurité des opérations de vol;
- aider à la préparation et à la soumission en temps opportun des rapports sur les situations initiales et complémentaires et recommander des mesures préventives;
- mener des enquêtes semestrielles sur la SV de tous les sites de vol à voile désignés;
- assister la Direction de la sécurité des vols (DSV) et l'Officier régional des opérations aériennes - cadets (OR Ops AC) dans les cas d'accident;
- aider le commandant de la région dans la préparation des commentaires destinés aux rapports d'enquête sur la SV; et
- examiner les rapports d'événements du programme de vol à voile des cadets de l'Air concernant l'assurance de la qualité.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Regions and designated FSOs include:

RÉGION	CMDT DE LA RÉGION	OSV DÉSIGNÉ
Atlantique	Cmdt Forces maritimes de l'Atlantique – FMAR(A)	14e Escadre Greenwood
Est	Cmdt Secteur du Québec de la Force terrestre (SQFT)	3e Escadre Bagotville
Centre	Cmdt Secteur du Centre de la Force terrestre (SCFT)	8e Escadre Trenton
Prairie	Cmdt 1 DAC	17e Escadre Winnipeg
Pacifique	Cmdt Maritime Pacific (MARPAC)	19e Escadre Comox

Un événement est défini comme impliquant l'utilisation d'un aéronef ou le soutien de vol lié à un accident ou un incident.

Une catégorie d'événement est une désignation alphabétique attribuant un classement de gravité global, y compris :

- le niveau des dommages causés à l'aéronef, ou
- le niveau des blessures.

Un OSV (officier de la sécurité des vols) est désigné chaque année par l'OR Ops AC pour toutes les écoles régionales de vol à voile et les centres de vol à voile. Le personnel qualifié de la SV porte l'insigne en losange de la SV sur ses vêtements opérationnels.



Le but du programme de sécurité des vols est de prévenir la perte accidentelle de ressources en aéronautique. Que signifie une ressource en aéronautique? Fondamentalement, il s'agit de tout élément ou toute personne participant aux opérations aériennes ou au soutien de celles-ci.

- les avions,
- les pièces, et
- les personnes.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Cela peut même inclure des choses telles que le ravitaillement de l'avion, de même que la cuisine de la base qui compose les boîtes-repas de l'équipage!

Le programme de la SV est fondé sur les quatre principes élémentaires suivants :

- Les facteurs contributifs sont affectés à des événements, uniquement pour aider l'élaboration de mesures de prévention efficaces.
- Le personnel qui participe à l'exécution et au soutien des opérations aériennes devrait librement et ouvertement signaler tous les événements et les problèmes liés à la SV.
- Déterminer la cause d'événements pour que des mesures de prévention pertinentes et efficaces puissent être élaborées et mises en œuvre; le personnel qui participe à la réalisation et au soutien des opérations aériennes devrait reconnaître volontairement ses propres erreurs et omissions.
- Faciliter la communication libre et ouverte et la reconnaissance volontaire d'erreurs et d'omissions; le programme de la SV n'attribue pas de blâme. Le personnel impliqué dans un événement de la SV n'est pas identifié dans les rapports finaux et ces rapports ne peuvent pas être utilisés pour des procédures judiciaires, administratives, disciplinaires ou autres.



Le saviez-vous?

Avant 1963, une commission d'enquête était nécessaire pour attribuer le blâme et déterminer la punition recommandée aux personnes responsables d'un accident. Entre 1963 et 1965, cela a été changé afin que l'information fournie à une enquête sur les accidents d'aéronefs ne puisse pas être utilisée pour les procédures disciplinaires.

Le programme de la SV est fondé sur trois piliers :

- l'éducation,
- l'analyse, et
- la prévention.



Où avez-vous vu un OSV? _____

_____

Comment identifiez-vous un OSV? _____

_____



Les fonctions et les responsabilités de l'OSV sont décrites dans la publication A-GA-135-001/AA-001, *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes*.

L'OSV doit être familier avec les opérations de l'unité afin que des conseils judicieux puissent être fournis sur la prévention des accidents et les conditions dangereuses.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Les responsabilités de l’OSV sont les suivantes :

- conseiller le cmdt de l'école ou du site concernant tous les aspects de la SV,
- signaler tous les accidents et les incidents, conformément au document A-GA-135-001/AA-001 *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes*,
- aider le cmdt de l’école ou du site dans la mise en œuvre du programme de SV de l’unité, et
- surveiller tous les aspects de l'opération et conseiller le cmdt de l’école ou du site sur les conditions dangereuses.

Le personnel de la SV doit immédiatement aviser le cmdt de site concernant toutes les procédures ou pratiques à risque détectées. Le cmdt du site rectifie immédiatement la situation et conseille l’OR Ops AC sur les mesures correctives proposées ou mises en œuvre.



Se creuser les méninges n° 1 **:**

Un événement de la SV est défini comme un événement _____

_____

_____

_____

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Un accident ou incident est défini comme suit :

ACCIDENT AÉRIEN

Un événement impliquant un aéronef, entre le moment où le premier essai de groupe motopropulseur est tenté dans l'intention d'effectuer un vol et le moment où le dernier essai de groupe motopropulseur ou rotor s'arrête (dans le cas d'un planeur, entre le moment où le planeur est attaché au mécanisme de remorquage et le moment où il s'immobilise après l'atterrissage), dans le cadre duquel l'une ou plusieurs des situations suivantes se produisent :

- quelqu'un est manquant ou a subi des blessures mortelles, graves ou très graves, tel que déterminé par un médecin militaire, causés par un aéronef ou par ses équipements, ou
- un avion est détruit, manquant ou a subi des dommages très graves ou graves.

INCIDENT AÉRIEN

Un événement impliquant un aéronef, entre le moment où le premier essai de groupe motopropulseur est tenté dans l'intention d'effectuer un vol et le moment où le dernier essai de groupe motopropulseur ou rotor s'arrête (dans le cas d'un planeur, entre le moment où le planeur est attaché au système de remorquage et le moment où il s'immobilise après l'atterrissage), dans le cadre duquel l'une ou plusieurs des situations suivantes se produisent :

- une personne reçoit des blessures mineures, tel que déterminé par un médecin militaire, auxquelles a contribué un aéronef, ses équipements, ou ses opérations;
- un aéronef subit des dommages très mineurs; ou
- il n'y a pas de blessures ou de dommages, mais les risques d'accident existaient.

ACCIDENT AU SOL

Un événement impliquant un aéronef lorsqu'il n'y a pas d'intention de vol, ou quand il a intention de vol sans tentative de démarrage du groupe motopropulseur, ou après que le groupe motopropulseur et les rotors soient arrêtés, dans le cadre duquel une ou plusieurs des situations suivantes se produisent :

- une personne est manquante ou subit des blessures mortelles, très graves ou graves, tel que déterminé par un médecin militaire, et l'équipement de l'aéronef ou ses opérations ont contribué à l'événement; ou
- un avion est détruit, manquant ou a subi des dommages très graves ou graves.

INCIDENT AU SOL

Un événement impliquant un aéronef lorsqu'il n'y a pas d'intention de vol, ou quand il a intention de vol sans tentative de démarrage du groupe motopropulseur, ou après que le groupe motopropulseur et les rotors soient arrêtés, dans le cadre duquel une ou plusieurs des situations suivantes se produisent :

- une personne reçoit des blessures mineures ou pas de blessures, tel que déterminé par un médecin militaire, ou il y a un risque de blessure ou de maladie et l'équipement de l'aéronef ou ses opérations ont contribué à l'événement;
- un aéronef subit des dommages mineurs;
- il n'y a pas de dommages, mais il y a eu un risque d'accident;
- il y a largage, accidentel ou non; ou
- des biens civils ou militaires sont endommagés.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 2

ENSEIGNEMENT ET FORMATION



L'enseignement et la formation constituent non seulement un élément fondamental du programme de SV, mais exigent également que l'OSV soit dûment qualifié.

La formation sur la sécurité des vols est fondamentale pour la prévention des incidents ou des accidents. Tout le personnel participant aux opérations de vol doit connaître les objectifs liés à la sécurité des vols. L'enseignement et la formation liées à la SV sont fournies à la fois par des moyens formels et informels.



***Se creuser les méninges n° 2* :**

Où avez-vous vu de l'enseignement et de la formation sur la SV?

_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____

Tout le personnel actif dans le programme de la SV doit continuer à se former en accédant à l'information informelle des organismes militaires et civils. Les documents et renseignements sont disponibles auprès de nombreuses sources, y compris :

- les publications sur la SV,
- les bulletins,
- l'information sur le Web,
- les magazines (par exemple, *Propos de vol*),
- les affiches,
- rapports sur la SV (Rapport d'événement / *Epilogue* [EPI]),
- exposés sur la SV,
- conférences, et
- séminaires.



Un OSV plus expérimenté peut instruire le personnel nouveau et moins expérimenté en communiquant ses connaissances acquises par l'expérience ou auprès d'autres chefs.

Pour travailler comme OSV, il faut obtenir les titres en suivant les cours sur la sécurité des vols des FC, y compris:

- le cours de base sur la SV (CBSV), et
- le cours avancé sur la SV (CASV).

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Le CBSV enseigne aux candidats :

- à élaborer et mettre en œuvre un programme efficace de prévention et d'éducation sur la SV; et
- à réagir aux événements liés à la SV, y compris :
  - établir des rapports;
  - enquêter; et
  - mettre en œuvre des mesures préventives.

Le CASV enseigne aux candidats :

- à élaborer et mettre en œuvre un programme efficace de prévention et d'éducation sur la SV au niveau de l'escadre;
- à réagir aux événements liés à la SV, y compris :
  - produire des rapports;
  - enquêter; et
  - mettre en œuvre des mesures préventives.

La qualification d'enquêteur est une exigence du programme de navigabilité des FC. L'instruction formelle comprend :

- l'enquêteur ordinaire (E 1, E2 et E 3),
- l'enquêteur désigné (ED 1, ED 2 et ED 3).

L'instruction concerne l'ensemble du personnel actif dans le programme de vol des cadets de l'air. Pour ce faire, le programme sur la SV utilise :

- les séances d'information formelles ou informelles de l'OSV,
- les publications sur la SV des FC, et
- les récompenses.



Avez-vous assisté à une séance d'information sur la SV? Un OSV a-t-il parlé à votre groupe avant que l'escadron ait commencé les vols de familiarisation au centre de vol à voile?



Il est de la responsabilité du personnel de la SV à tous les niveaux de conseiller ses commandants quand ils ont des préoccupations à l'égard de problèmes liés à la SV. Ces conseils peuvent prendre plusieurs formes, y compris :

- des séances d'information formelles ou informelles,
- des notes de séance d'information,
- des réunions du comité de sécurité, ou
- des discussions informelles.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Séances d'information

Les OSV doivent donner ou diriger des séances d'information sur des renseignements utiles au public, c'est-à-dire :

- informatifs,
- à jour, et
- intéressants.



Le saviez-vous?

Les jeunes cadets en attente de leur premier vol de familiarisation dans un planeur ne pensent pas à la sécurité. Une séance d'information fournit des renseignements à ces cadets sur le comportement attendu dans un planeur et sur la piste, et même au sujet de ce qu'il faut faire s'ils voient quelque chose de douteux.

Publications sur la SV

Des magazines et des articles sont produits et distribués au sein des FC. *Propos de vol* est le magazine sur la SV des FC. Il fournit de l'information pertinente, intéressante et opportune sur la SV au moyen d'affiches, d'articles et d'autres méthodes d'instruction.

Dans le magazine, de nombreux articles sont présentés, y compris :

- Dossiers,
- *Épilogue,*
- L'enquêteur vous informe, et
- *Leçons retenues*.

Les autres publications produites par le DSV comprennent :

- *Droit au but* (un seul sujet d'intérêt),
- *Nouvelles de sécurité des vols*, et
- *Flash de la sécurité des vols*.



Le saviez-vous?

Dans le monde des cadets, des bulletins sont publiés par l'OSV des écoles régionales de vol à voile (ERVV-C a un bulletin en ligne appelé *Fly Right*).

Des activités stimulantes telles que des mots croisés et mots mystères font partie des publications de magazines. Pour en apprendre davantage sur les questions et la terminologie de la SV, compléter la recherche de mots suivante.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Recherche de mots sur la sécurité des vols

Par : Capitaine JJP Commodore

Suggestion 7 lettres « DÉCISION CONTESTABLE »

A	L	O	N	G	U	E	U	R	P	T	C	E	R	I	D
E	C	O	M	P	A	R	E	R	G	O	T	E	R	N	E
X	A	C	P	O	O	N	O	I	T	A	C	I	D	N	I
A	B	M	O	U	C	H	E	R	E	L	L	I	C	A	V
M	L	E	S	M	I	C	A	R	D	I	S	C	U	T	E
I	E	A	T	O	P	R	E	A	L	A	B	L	E	T	N
N	G	E	I	N	U	L	I	S	V	O	U	E	R	E	O
E	R	U	O	T	E	R	I	S	T	I	U	I	E	E	I
G	E	Q	N	A	E	P	C	S	E	T	O	R	E	U	T
A	T	I	D	G	G	S	D	E	S	N	U	N	D	Q	C
L	O	T	E	E	R	U	E	I	R	E	T	N	I	I	A
I	L	N	S	R	A	B	F	L	P	G	M	N	E	T	R
T	F	E	E	H	H	I	I	A	C	R	E	E	G	C	T
R	F	D	C	G	C	R	V	A	G	U	E	X	N	A	X
E	I	I	N	S	C	R	I	P	T	I	O	N	A	T	E
A	S	S	U	R	E	R	S	E	T	I	O	B	U	T	S

ACCOMPLISSEMENTS
ANGE
ASSURER
AVION

BOITES
BOUCLES
BUTS

CABLE
CHARGE
CHAUD
COMPARER
AIDER

DEFI
DIRECT
DISCUTE

ERGOTER
EXAMINE
EXTRACTION

IDEE
IDENTIQUE
INDICATION
INEGAL
INSCRIPTION
INTERIEUR
IRISE

LITRE
LONGUEUR
LOURD

MONTAGE
MOUCHE

NATTE

ONDES

PENTE
POSTION
POUMON
PREALABLE

SIFFLOTER
SMICARD
SOURCE
SUBIR

TACTIQUE
TAXE
TERNE

URGENT
USAGE

VACILLER
VAPEUR
VAGUE
VOUER

36 Propos de vol, n° 3, 2002

Remarque. Tiré de « Propos de vol », 2003, Recherche de mots sur la sécurité des vols. Extrait le 23 novembre 2009 du site http:/ www.airforce.forces.gc.ca/dfs/publications/fc/archive/2000-2004/archive-eng.asp

Figure A-1 Recherche de mots sur la sécurité des vols

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



***Se creuser les méninges n° 3* :**

Dans le cadre de la formation informelle sur la SV, énumérer certains des renseignements qui, selon vous, feraient partie d'une séance d'information donnée par un OSV?

_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____

Récompenses

Le magazine *Propos de vol* récompense le personnel pour ses réalisations, y compris :

- la récompense « Good Show » pour l'excellence en SV, et
- la récompense « Pour Professionnalisme » en SV.



Le saviez-vous?

Des officiers du Cadre des instructeurs de cadets (CIC) ont été récompensés dans *Propos de vol*. Consulter les publications suivantes : Été 2002, Été 2005 et la première publication de 2009.



Pour de plus amples renseignements et pour lire au sujet de certains de ces officiers du CIC, aller en ligne à http://www.airforce.forces.gc.ca/dfs/publications/fc/fc-pdv-eng.asp.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 3

LA PRÉSENTATION DES RAPPORTS



Les rapports sur la SV se réfèrent à tous les rapports, qu'ils soient oraux ou écrits.

Des formulaires spécifiques doivent être utilisés pour appuyer le programme de SV. Il est essentiel que tous les événements soient déclarés comme compromettant possiblement ou réellement la SV. Les rapports permettent d'identifier et d'analyser les tendances émergentes.



Le saviez-vous?Le 1er février 1968, l'unification de l'armée canadienne a permis de réunir la Marine, l'Armée et la Force aérienne, désormais appelées les FC. Les événements étaient portés à l'attention du DSV. En 1975, le commandement aérien a été formé et l'attribution de la responsabilité était partagée entre le personnel du Commandement aérien de la SV et le DSV.

En août 2011, le gouvernement du Canada a restoré le nom historique de la Force aérienne du Canada: elle est de nouveau connue sous le nom de l'Aviation royale du Canada.

Il existe deux catégories de formulaires conçus pour le Programme de SV : Les formulaires propres à la SV et les formulaires liés à la SV.

Les formulaires propres à la SV comprennent les suivants :

- CF 215 Sécurité des vols – Compte rendu initial d'événement (www.airforce.forces.gc.ca/dfs/publications/docs/cf215.pdf)
- DND 2484 Rapport de situation dangereuse (www.airforce.forces.gc.ca/dfs/publications/docs/fshr-rvsd)

Les formulaires liés à la SV comprennent les suivants :

- Rapport de blessures ou Formulaire de décès immédiat (formulaire utilisé pour signaler les blessures graves ou très graves et les décès),
- rapport du coroner, et
- rapport d'état non satisfaisant.



Tous les formulaires et les rapports doivent être soumis dans un format spécifique.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Les événements liés à SV sont déclarés si l'on peut répondre oui à l'une des questions suivantes.

(1) Y a-t-il eu blessure ou maladie du personnel engagé dans les opérations aériennes ou les soutenant, ou des dommages à un aéronef des FC ou un aéronef exploité par le MDN ou les FC ou en leur nom, ou des dommages à l'équipement des FC utilisé pour soutenir des opérations aériennes?

(2) Y avait-il risque de blessures ou de maladies, ou de dommages à un aéronef?

(3) Le signalement de l'événement lié à la SV pouvait-il générer une mesure de prévention pouvant empêcher un événement similaire?

Pour signaler un accident ou un danger immédiat de sécurité des vols, composer le 1-888-WARN-DFS (1-888-927-6337).



Le saviez-vous?L'unité d'appartenance est l'unité ayant le contrôle et l'autorité par rapport à l'aéronef. Dans le cas des événements au sol, l'unité de l'appartenance est l'unité, l'escadre ou la base à laquelle l'aéronef est affecté.

Il y a des exceptions pour les aéronefs qui comprennent :

- l'aéronef en cours de maintenance au dépôt du fournisseur,
- un nouvel aéronef en cours de production pour les FC, et
- un aéronef qui n'est pas aux FC.

Si un accident survient, l'unité d'appartenance doit être avisée par le moyen le plus rapide possible. La personne qui fait le rapport informe l'officier de service et confirme les détails connus.



Le saviez-vous?

Le dommage est défini comme une atteinte physique à un aéronef qui nuit au fonctionnement normal ou à la valeur de l'aéronef ou d'une partie de celui-ci, qui comprend :

- la perte,
- la réparation, ou
- le remplacement.

Les dommages sont le résultat de forces inhabituelles, y compris :

- des collisions,
- des chocs,
- des explosions,
- un incendie,
- une rupture, ou
- une surtension.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Vous poussez le planeur hors de la piste et vous remarquez un écrou se trouvant sur le sol à côté du planeur. Qu'allez-vous faire? À qui en parlerez-vous?



Se creuser les méninges n° 4 **:**

Que doit signaler le personnel de tous les échelons?

_____
_____
_____
_____

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 4

LES PROCÉDURES D'ENQUÊTE



Le saviez-vous?Le personnel des SV du commandement aérien gère les programmes de SV quotidiens et le DSV est responsable de la collecte et de l'analyse de l'accident.



Si l'équipement n'a pas été mal utilisé ou soumis à un stress inhabituel, il ne doit pas être classé comme endommagé, mais comme ayant subi une usure normale résultant d'une utilisation prolongée.

Les événements sont étudiés rapidement avec l'objectif de prévenir ou de réduire le risque d'événements semblables.



Les événements de SV peuvent entraîner ou ont le potentiel de causer une perte de ressources.

Enquête de SV

Une enquête de SV réfère à toute enquête menée en vertu de la publication A-GA-135-001/AA-001, *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes*.

L'enquêteur responsable du DSV

L'enquêteur responsable du DSV est nommé par le DSV et rapporte tous les aspects de l'enquête et coordonne toutes les activités du personnel de l'équipe.

Rapport d'enquête de sécurité des vols

Le rapport d'enquête de sécurité des vols est produit pour appuyer les enquêtes de SV de classe I et la plupart des enquêtes de SV de classe II.



Le saviez-vous?

Les classes I à IV sont basées sur les critères suivants :

(1) la catégorie d'événement,

(2) le niveau contrevenant à la sécurité des vols, et

(3) d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la réputation du programme SV, des FC et du ministère.

Rapport initial

Un rapport initial donne les détails immédiatement connus de l'événement et doit être envoyé dans les 12 heures suivant celui-ci.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Rapport complémentaire

Un rapport complémentaire est le rapport normalement produit par l'escadre ou l'unité pour les incidents d'aéronef de catégorie D et E. Il doit être soumis dans les 30 jours suivant l'événement.

Les catégories d'événement sont classées de la manière suivante :		
Niveau de dommage de l'aéronef	**Niveau des blessures**	**Catégorie d'événement**
détruit ou porté disparu	mortellement blessé ou porté disparu	A
très sérieusement endommagé	très grièvement blessé / malade	B
sérieusement endommagé	grièvement blessé / malade	C
légèrement endommagé	légèrement blessé / malade	D
S.O.	S.O.	E

Rapport combiné

Un rapport combiné est la combinaison du rapport initial et du rapport complémentaire dans un rapport unique présenté par rapport à des événements mineurs nécessitant une enquête brève et limitée et il est produit dans les 48 heures suivant l'accident. Ce rapport est identique au rapport complémentaire.

Les enquêtes sont menées par :

- le DSV effectue les enquêtes de classe I et II;
- un OSV spécifique est chargé par la DSV de mener tout rapport d'enquête complémentaire approfondi de classe III;
- un OSV de l'unité effectue toutes les autres enquêtes de SV et le rapport est publié à l'OSV de l'escadre de soutien.

Le but de l'enquête de SV est de prévenir de futurs accidents. La détermination des facteurs contributifs constitue un moyen de cerner les problèmes et d'aider à l'analyse des tendances.

Des facteurs contributifs spécifiques permettent une analyse approfondie de l'événement. En retour, des mesures sont formulées pour empêcher une reprise du problème. Les facteurs contributifs aident à comprendre toutes les raisons pour lesquelles un accident ou un incident s'est produit. Les facteurs contributifs devraient déboucher sur des mesures de prévention.

La terminologie standard est utilisée dans tous les rapports. Les facteurs contributifs sont tout événement, toute condition ou toute circonstance dont la présence ou l'absence, dans des limites raisonnables, augmente la probabilité d'un accident lié à la SV. Les facteurs contributifs sont classés dans les six catégories suivantes :

- le personnel;
- le matériel;
- l'environnement;
- les opérations;
- le dommage causé par corps étranger (FOD) non identifié, et
- indéterminé.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Le saviez-vous?Le 1er janvier 2004, les FC ont adopté le système d'analyse et de classification des facteurs humain afin d'évaluer et de documenter les facteurs contributifs personnels. Les défaillances actives et les conditions latentes doivent être identifiées pour tous les événements, de telle sorte que des mesures de prévention efficaces puissent être mises en œuvre pour réduire les incidents futurs.



Les défaillances actives constituent soit les erreurs ou les écarts conscients d'une procédure autorisée qui contribue directement à un accident lié à la SV.

Les conditions latentes sont des situations ou des circonstances liées aux individus ou au système de gestion (supervision) des individus impliqués dans l'accident.

Les ESV étudient et classent les erreurs liées au personnel, y compris :

- les actes ou les conditions dangereux (défaillance active),
- les conditions préalables à des actes dangereux (latente - directe),
- la supervision (latente - éloignée),
- les influences organisationnelles (latente - éloignée).



Le saviez-vous?

Les émissions de télévision comme « Mayday » au Discovery Channel sont créées pour montrer les enquêtes se reportant à la SV et au processus de production de rapport.

Lire le rapport d'enquête de sécurité des vols ci-dessous pour comprendre le format et l'information contenue dans un rapport.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS DES FORCES CANADIENNES

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

NUMÉRO DE DOSSIER : 1010-CGBZG (DSV 2-4-2)
DATE DU RAPPORT : 16 FÉVRIER 2004

TYPE D'AÉRONEF : Schweizer 2-33A
DATE/HEURE : 27 1807Z/1503 heure locale 27 septembre 2003
ENDROIT : Summerside (Île-du-Prince-Édouard)
CATÉGORIE : Accident de catégorie B

Le présent rapport a été rédigé avec l'autorisation du ministre de la Défense nationale (MDN) en vertu de l'article 4.2 de la *Loi sur l'aéronautique* et conformément au document A-GA-135-001/AA-001, *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes.*

Sauf en ce qui a trait à la Partie 1 - Renseignements de base, et selon ce qui est prévu par la loi, le contenu du présent rapport ne doit servir qu'aux fins de prévention des accidents et il ne doit être communiqué qu'aux personnes habilitées à en prendre connaissance dans l'exercice de leurs fonctions normales. Dans tous les cas, le présent rapport ne doit pas être communiqué au public en tout ou en partie, à moins d'autorisation du directeur de la Sécurité des vols, au Quartier général de la Défense nationale.

Compte tenu de la nature du présent accident, on a choisi d'utiliser le format du rapport supplémentaire. Comme le document A-GA-135-001/AA-001 ne propose aucun modèle précis pour ce type de rapport, la DSV s'efforce actuellement de rendre la présentation de tous les rapports supplémentaires conforme aux recommandations de l'Annexe 12 de l'OACI.

1. DESCRIPTION

Le remorquage par véhicule avait commencé normalement et, après que le signal « all out » eut été donné, on a observé que le planeur accélérait lentement. Le cadet signaleur invité, qui surveillait le lancement et donnait des signaux au véhicule remorqueur, a remarqué que la course au décollage du planeur était anormalement longue. À l'aide d'un bâton de signalement, le cadet signaleur a fait signe au véhicule remorqueur de s'arrêter en lui donnant le signal « stop, stop, stop ». Au même moment, le planeur a pris l'air et a monté jusqu'à environ 50 pieds AGL. Le signaleur, doutant de sa décision, a tenté d'annuler son signal d'arrêt en abaissant le bâton de signalement, mais le véhicule avait déjà amorcé la procédure d'interruption du lancement. Voyant cela, le cadet signaleur a de nouveau levé le bâton de signalement pour réaffirmer le signal d'interruption du décollage.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Des témois ont vu le planeur descendre rapidement et atterrir brutalement à l'horizontal à environ 2 000 pi du seuil de la piste. La course à l'attérissage a été très courte et la pilote ainsi que son passager sont immédiatement sortis de l'appareil sans aide. Le planeur a subi des dommages de catégorie C au niveau de l'essieu du train principal et du tube-support.

2. EXPOSÉ DE L'ENQUÊTE

Le planeur était utilisé à partir de la piste 24 de l'aéroport de Summerside (Île-du-Prince-Édouard) dans le cadre du Programme de familiarisation au vol à voile en automne des Cadets de l'air. Le vol en cause était le 45e de la journée. La pilote instructeur (PI) avait reçu pour mission d'effectuer un vol de relations publiques en compagnie d'un passager civil; l'instructeur prenait place sur le siège arrière et le passager sur le siège avant. Les conditions météorologiques au moment de l'accident étaient propices au vol VFR avec un vent du 180° à 10 nœuds, une visibilité de 15 SM, une température de 23 °C, et un ciel clair.

L'enquête a révélé que le véhicule remorqueur utilisé n'était pas en parfait état de fonctionnement. L'accélération rapide exigée du véhicule lors de la partie initiale du lancement le faisait hésiter ou tousser. Pour corriger ce problème et éviter de caler le moteur, le conducteur du véhicule accélérait plus lentement en se disant que cette mesure était acceptable afin de pouvoir poursuivre les opérations. Selon ce qui a été rapporté, l'observateur des lancements par véhicule aurait déclaré que « le camion avait eu des problèmes toute la journée ». Le superviseur du site, le pilote et le personnel de lancement étaient au courant de ce problème.

Après avoir connu des accélérations lentes au cours des lancements précédents, la pilote instructeur avait de nouveau noté la faible accélération lors du décollage en cause. Après l'arraché, elle a observé que la vitesse était de 50 mi/h, mais que cette vitesse chutait rapidement à 45 mi/h, et c'est alors qu'elle a largué le câble de remorquage. La vitesse minimale autorisée pour un lancement par véhicule est de 50 mi/h. La pilote instructeur considère qu'elle a été « un peu lente » à réagir à la perte de vitesse. Elle a tenté d'abaisser le nez du planeur afin de reprendre une assiette de vol positive et une vitesse suffisante pour l'arrondi, mais elle a hésité à repousser trop vigoureusement le manche compte tenu de la proximité du sol. Le planeur est descendu rapidement et a effectué un arrondi à une hauteur d'environ trois à cinq pieds sans avoir atteint la vitesse minimale d'approche de 50 mi/h et sans disposer même de suffisamment de vitesse pour interrompre la descente pendant l'arrondi.

À tous les sites de vol à voile de la Région de l'Atlantique, on invite les cadets de passage à participer au lancement des planeurs. On leur dispense un entraînement de base et le personnel les surveille étroitement. Le cadet invité qui devait donner les signaux possédait peu d'expérience dans cette fonction. Il a déclaré que tous les lancements effectués

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

ce jour-là commençaient lentement et que les courses au décollage étaient anormalement longues, mais que la course au décollage du planeur en cause était encore plus longue que les autres. C'est pourquoi il a douté que le lancement en cause pourrait se dérouler en toute sécurité et qu'il a subséquemment donné le signal d'arrêt. Toutefois, en voyant le planeur prendre l'air, il a douté du bien-fondé de sa décision et il a momentanément abaissé le bâton de signalement. Au moment où le planeur a largué le câble de remorquage et a amorcé sa descente, le cadet signaleur a de nouveau levé le bâton de signalement.

Le superviseur du site a déclaré que les opérations au site de lancement se déroulaient normalement et que les cadets participants étaient étroitement supervisés par du personnel qualifié. Tôt dans la journée, on a attiré l'attention du superviseur sur les problèmes éprouvés par le véhicule de lancement, ce qui l'a amené à suspendre les opérations et à enquêter personnellement sur ce problème. Après avoir constaté que le véhicule pouvait fonctionner de façon satisfaisante dans la mesure où l'on ne mettait pas « pleins gaz », le superviseur du site a autorisé la poursuite des opérations. Le superviseur a déclaré qu'en aucun moment pendant la journée il n'a constaté d'autres problèmes avec le camion remorqueur avant que l'on ne porte de nouveau ces problèmes à son attention après l'accident.

3. FACTEURS CONTRIBUTIFS

3.1 Personnel – Pilote – Technique, la pilote n'a pas réagi correctement et en temps opportun face à la perte de vitesse ou à la vitesse insuffisante dans la partie initiale du lancement.

3.2 Personnel –Personnel de soutien – Formation, le cadet qui devait fournir les signaux de lancement ne possédait ni la formation, ni l'expérience requises pour déterminer correctement si la sécurité du lancement avait été compromise.

3.3 Personnel – Gestion (QG régional) – Formation, la politique établie qui consiste à demander à des cadets d'assumer les postes de lancement dans le cadre de leur expérience de familiarisation n'assure pas que la formation est adéquate pour toutes les circonstances. Alors que des tâches comme le fait de soutenir l'aile ou la queue d'un planeur sont purement mécaniques, le signalement pour le lancement peut exiger de la part du cadet qu'il prenne une décision basée sur des connaissances ou de l'expérience qu'il ne possède peut-être pas.

3.4 Personnel – Supervision (Superviseur de site) – Jugement, le superviseur de site a décidé de poursuivre les opérations après que l'on ait porté à son attention que le véhicule de lancement était défectueux. Même s'il avait jugé que le véhicule était sûr pour le remorquage, selon ce qui a été rapporté, ses performances sont demeurées inférieures à la normale. En fait, la question

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

n'était pas de savoir si le véhicule présentait ou non un problème mécanique, il y avait à tout le moins la perception d'un problème, ce qui avait entraîné l'utilisation de techniques de lancement non conventionnelles, tant par le conducteur du véhicule que par la pilote du planeur.

4. MESURES DE PRÉVENTION

4.1 Il faudra insister davantage sur les procédures d'interruption de lancement par véhicule tant dans le cadre du cours de transformation au remorquage par véhicule de la Région de l'Atlantique que dans celui du programme de maintien à jour des compétences et des connaissances. La date d'exécution est à déterminer.

4.2 Un PIF a été émis dans la Région de l'Atlantique pour suspendre le recours à des cadets dans le poste de signaleur de lancement par véhicule. Cette disposition pourrait devenir permanente après la révision de notre programme de formation. On a rappelé aux superviseurs de site l'importance de surveiller étroitement tout le personnel inexpérimenté utilisé sur le terrain.

4.3 Les résultats de la révision du programme d'entraînement au lancement ont été envoyés à l'ON Ops AC qui évaluera la possibilité d'une application à toutes les régions.

4.4 Tout le personnel de supervision de la Région de l'Atlantique sera informé du danger que présente le fait d'accepter d'utiliser un équipement qui ne répond pas aux normes dans un rôle opérationnel, sans doute dans le cadre de la Conférence annuelle sur le programme d'instruction en janvier 2004.

4.5 Le présent accident, ainsi que l'accident mettant en cause l'appareil portant l'immatriculation C-GCLN survenu à Miramichi (Nouveau-Brunswick) le 1er septembre 2002, seront analysés dans le cadre de la réunion du Groupe de travail sur les normes qui se tiendra à la SFC en décembre 2003, dans le but d'évaluer si on offre une formation en supervision et en prise de décisions adéquate aux commandants et au personnel des 55 sites de vol à voile régionaux. Cette analyse sera effectuée dans le cadre des discussions tenues au cours de la récente Conférence du programme de vol des cadets de l'air qui s'est tenue à la 19e Escadre Comox, en octobre 2003.

Remarque. Tiré de « Flight Comment », 2007, Canadian Forces Flight Safety Investigation (FSI) Report (FSIR). Extrait le 20 novembre 2009 du site http:/ www.airforce.forces.gc.ca/dfs/reports-rapports/l/pdf/fsir/cgbzg.pdf

Figure A-2 Rapport d'enquête de sécurité des vols

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



***Se creuser les méninges n° 5* :**

Analyser le rapport d'enquête de sécurité des vols et commenter le rapport, y compris :

- les facteurs contributifs,
- les mesures de prévention, et
- qui passe en revue le rapport?

Remarques :

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CONCLUSION

La sécurité des vols est la préoccupation de tous les participants au programme de vol à voile et de vol motorisé des cadets de l'Air. L'OSV joue un rôle clé pour assurer la sécurité de tous les individus et de toutes les ressources, non seulement lorsque le vol est en cours, mais aussi en préparant le personnel, au moyen de l'éducation et de l'instruction, à reconnaître les dangers. L'enseignement et la formation requises pour un OSV permettent de préparer ces personnes à remplir ce rôle.

Pour comprendre la voie hiérarchique du programme de SV, le rôle et les responsabilités de l'OSV et le mécanisme de production de rapports, vous devez comprendre la part active que prend le programme de vol des cadets de l'Air au sein du programme de SV.



Le saviez-vous?

Si vous avez des questions concernant le programme de SV, veuillez vous adresser à l'OSV au centre de vol à voile et rappelez-vous que chaque région a un OSV.



Vous pouvez consulter la copie au complet de la publication A-GA-135-001/AA-001, *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes* en ligne à l'adresse http://www.airforce.forces.gc.ca/dfs/publications.manual-manuel-eng.asp



Félicitations, vous avez complété votre trousse d'autoformation sur l'OCOM C560.01 (Examiner les aspects de la sécurité des vols). Remettre le dossier complété à l'officier d'instruction ou à l'officier de niveau qui notera votre réalisation dans votre journal de bord du niveau cinq.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

GUIDE DES RÉPONSES



Où avez-vous vu un OSV?	dans un centre de vol à voile,
	au CIEC – pilotage de planeur
Comment identifiez-vous un OSV?	Il porte l'insigne en losange de la SV sur ses vêtements opérationnels.



***Réponse - Se creuser les méninges n° 1* :**

Un événement de la SV est défini comme un événement	associé à l'utilisation d'un aéronef ou au soutien
	des opérations de vol qui constituent un accident ou un incident.



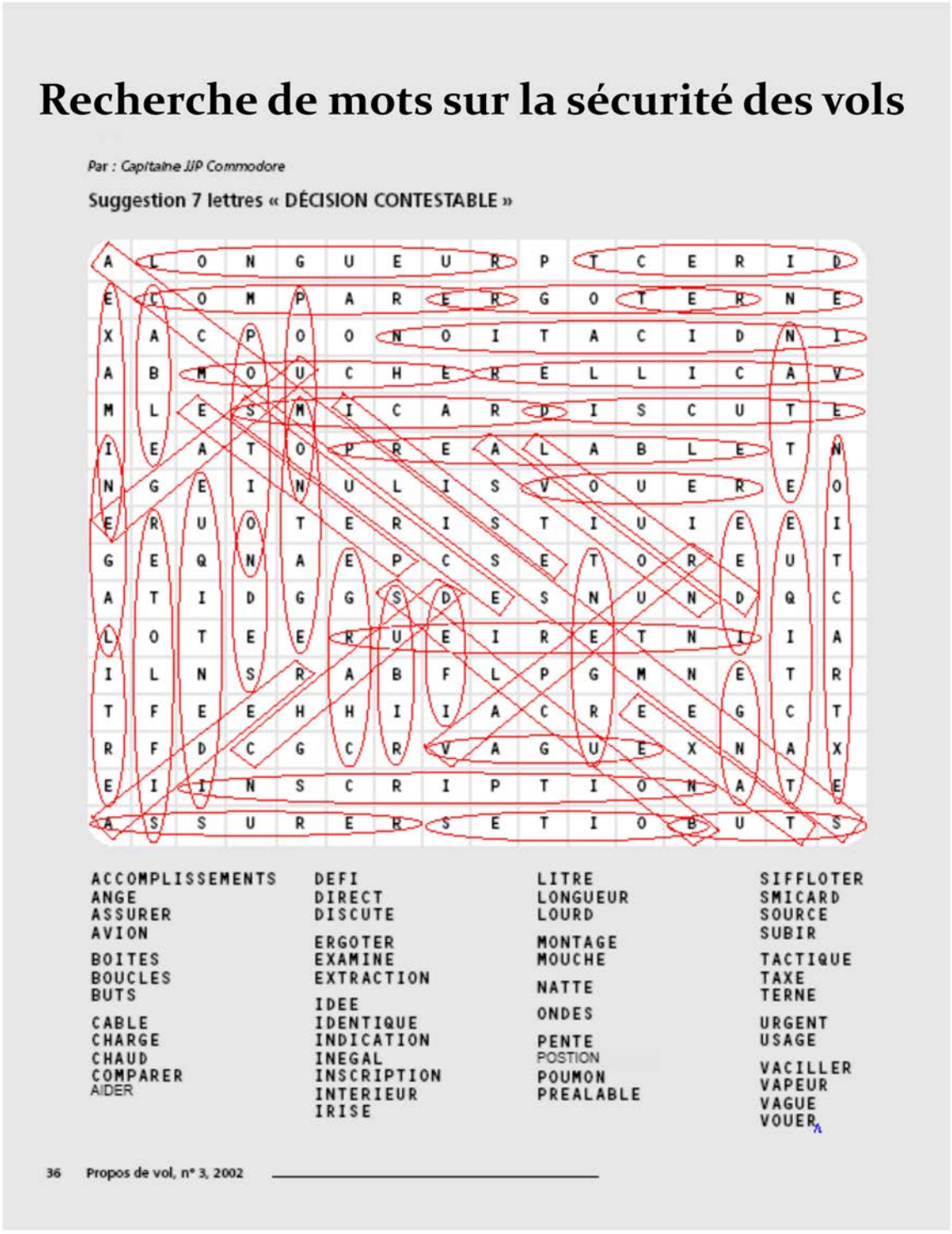
***Réponse - Se creuser les méninges n° 2* :**

Où avez-vous vu de l'instruction ou de l'éducation informelle sur la SV?

les publications sur la SV	les magazines (*Propos de vol*)
les bulletins	les affiches
l'information sur le Web	exposés sur la SV - CIEC
les conférences	les séminaires
les rapports sur la SV (Rapport d'événement / *Epilogue* [EPI])	

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Corrigé du mot mystère



Recherche de mots sur la sécurité des vols

Par : Capitaine JJP Commodore

Suggestion 7 lettres « DÉCISION CONTESTABLE »

A	L	O	N	G	U	E	U	R	P	T	C	E	R	I	D
E	L	O	M	P	A	R	E	R	G	O	T	E	R	N	E
X	A	C	P	O	O	N	O	I	T	A	C	I	D	N	I
A	B	M	O	U	C	H	E	R	E	L	L	I	C	A	V
M	L	E	S	M	I	C	A	R	D	I	S	C	U	T	E
I	E	A	T	O	P	R	E	A	L	A	B	L	E	T	N
N	G	E	I	N	U	L	I	S	V	O	U	E	R	E	O
E	R	U	O	T	E	R	I	S	T	I	U	I	E	E	I
G	E	Q	N	A	E	P	C	S	E	T	O	R	E	U	T
A	T	I	D	G	G	S	D	E	S	N	U	N	D	Q	C
L	O	T	E	E	R	U	E	I	R	E	T	N	I	I	A
I	L	N	S	R	A	B	F	L	P	G	M	N	E	T	R
T	F	E	E	H	H	I	I	A	C	R	E	E	G	C	T
R	F	D	C	G	C	R	V	A	G	U	E	X	N	A	X
E	I	I	N	S	C	R	I	P	T	I	O	N	A	T	E
A	S	S	U	R	E	R	S	E	T	I	O	B	U	T	S

ACCOMPLISSEMENTS
ANGE
ASSURER
AVION
BOITES
BOUCLES
BUTS
CABLE
CHARGE
CHAUD
COMPARER
AIDER
DEFI
DIRECT
DISCUTE
ERGOTER
EXAMINE
EXTRACTION
IDEE
IDENTIQUE
INDICATION
INEGAL
INSCRIPTION
INTERIEUR
IRISE
LITRE
LONGUEUR
LOURD
MONTAGE
MOUCHE
NATTE
ONDES
PENTE
POSTION
POUMON
PREALABLE
SIFFLOTER
SMICARD
SOURCE
SUBIR
TACTIQUE
TAXE
TERNE
URGENT
USAGE
VACILLER
VAPEUR
VAGUE
VOUER

36 Propos de vol, n° 3, 2002

Remarque. Tiré de « Propos de vol », 2003, Recherche de mots sur la sécurité des vols. Extrait le 23 novembre 2009 du site http:/ www.airforce.forces.gc.ca/dfs/publications/fc/archive/2000-2004/archive-eng.asp

Figure B-1 Corrigé du mot mystère sur la sécurité des vols

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



***Réponse - Se creuser les méninges n° 3* :**

Dans le cadre de la formation informelle sur la SV, énumérer certains des renseignements qui devraient faire partie d'une séance d'information donnée par un OSV?

Mesure corrective pour les pilotes.	Comportement sur le terrain d'aviation.
Où ne pas marcher.	Comportement autour de l'avion.
À qui vous adresser si vous trouvez quelque chose de dangereux sur le terrain.	À qui vous adresser si vous remarquez un problème.
Les types d'événements.	



***Réponse - Se creuser les méninges n° 4* :**

Que doit signaler le personnel de tous les échelons?

Tous les événements liés à la SV
Les facteurs contributifs applicables
Les mesures de prévention

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



***Se creuser les méninges n° 5* :**

Analyser le rapport d'enquête de sécurité et commenter le rapport, y compris :

- les facteurs contributifs,
- les mesures de prévention, et
- qui passe en revue le rapport?

Remarques :

Les facteurs contributifs	**Personnel** • **Pilote** - technique, en ce que le pilote n'a pas eu une réaction rapide et correcte à la vitesse réduite ou insuffisante dans la partie initiale du lancement. • **Le personnel de soutien** – l'instruction, en ce que le cadet chargé de fournir des signaux de lancement n'a pas eu la formation et l'expérience nécessaires pour bien juger si oui ou non la sécurité du lancement avait été compromise. • **La direction** (siège régional) - la formation, en ce que la politique instituée de combler des postes de lancement par des cadets dans le cadre de leur expérience de familiarisation ne prévoit pas de formation adéquate dans tous les cas. • **Supervision** (superviseur du site) - jugement, en ce que le superviseur du site a décidé de poursuivre ses activités après qu'un problème concernant le véhicule de lancement par véhicule a été porté à son attention.
Mesures de prévention	• Il faut mettre un plus grand accent sur les avortements de lancement par véhicule à la fois dans les cours de conversion d'auto-remorquage et le programme de compétence ou de mise à jour. • Un dossier d'information de compétence a été émis en région de l'Atlantique qui suspend le recours aux cadets pour le poste de signaleur – lancement par véhicule. • Les résultats de l'examen du programme de lancement doivent être envoyés à l'ON Ops AC pour que leur application dans toutes les régions soit analysée. • Tout le personnel de surveillance dans la région de l'Atlantique sera informé sur le danger d'accepter de l'équipement inadéquat pour l'utiliser dans un rôle opérationnel.
Qui passe en revue le rapport?	• Un groupe de travail sur les normes

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.