

# Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

à l'intention des familles,  
des proches et des organismes  
POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2022-07010

Le présent document constitue une version dénominalisée du rapport (sans le nom du défunt). Celui-ci peut être obtenu dans sa version originale, incluant le nom du défunt, sur demande adressée au Bureau du coroner.

Me Sylvain Truchon

<b>BUREAU DU CORONER</b>	
2022-09-23 Date de l'avis	2022-07010 N° de dossier
<b>IDENTITÉ</b>	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
67 ans Âge	Masculin Sexe
Alma Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
<b>DÉCÈS</b>	
2022-09-23 Date du décès	Territoire non organisé Municipalité du décès
Lac Onistagane Lieu du décès	

### IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ ██████████ est identifié de façon circonstancielle par les policiers à la morgue le 23 septembre 2022, à l'aide des vêtements personnalisés à son nom qu'il porte, de certains papiers retrouvés sur lui et par le fait qu'il pilote un hydravion immatriculé à son nom au moment de la découverte de son corps.

### CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le rapport d'enquête de la Sûreté du Québec de la municipalité régionale de comté Lac-Saint-Jean Est, poste d'Alma, révèle que le 23 septembre 2022, vers 8 h 30, M. ██████████ et une de ses proches se trouvent dans un camp de chasse situé au lac Mylène, au nord de Dolbeau-Mistassini à 12 miles nautiques de l'aérodrome Rivière Bonnard (CRB4), direction ouest.

M. ██████████ utilise un hydravion pour se rendre à ce camp. Vers 8 h 30, M. ██████████ et une proche prennent l'air avec l'hydravion pour se rendre dans un autre secteur de chasse. M. ██████████ est aux commandes. À environ 4 miles nautiques au sud du lac Mylène, l'hydravion s'écrase au sol. La balise de détresse de l'hydravion se déclenche automatiquement.

Le système de recherche et de sauvetage par satellite (Cospas-Sarsat) est mis en fonction et l'hydravion est localisé. Les Forces armées canadiennes (Forces) dépêchent, en direction du lieu de l'écrasement, un avion Hercules qui se trouve déjà dans le secteur de Mont-Tremblant et un hélicoptère de recherche et sauvetage Griffon basé à Bagotville.

Vers 11 h 15, deux techniciens en services de recherches et sauvetage des Forces sont parachutés près de l'hydravion. Les deux occupants sont décédés. Les corps sont récupérés par les Forces.

Vers 15 h 50, la Sûreté du Québec se trouve à la base de Bagotville où les Forces arrivent avec les corps qui sont transportés par ambulance à l'Hôpital de La Baie pour la constatation du décès.

Le constat de décès est établi à 16 h 51 par le médecin de l'urgence de l'Hôpital de la Baie.

## EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Une autopsie est faite au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal (LSJML) le 26 septembre 2022. Le rapport final d'autopsie révèle que le décès résulte d'un polytraumatisme de nature contondante compatible avec un écrasement d'avion. Le rapport fait une nomenclature exhaustive des multiples traumatismes dévoilés notamment par l'examen du corps et des radiographies de celui-ci.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal sur des échantillons prélevés à l'occasion de l'autopsie. Aucun éthanol n'est détecté.

Un médicament non contributif au décès est détecté en concentration non significative.

## ANALYSE

Pour se rendre à son camp de chasse, M. [REDACTÉ] utilise un hydravion de fabrication amateur de type Wag-Aero Sportsman 2 + 2. Cet appareil a été fabriqué par M. [REDACTÉ] en 1989 à partir d'un « kit » de fabrication américain.

Lors de la découverte de l'épave de l'hydravion, les secouristes ont aperçu l'aile gauche de l'hydravion à environ trois cents pieds précédant la position finale du fuselage.

Une équipe formée de l'enquêteur du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), de l'enquêteur et d'un technicien en identité judiciaire de la Sûreté du Québec se déplace sur les lieux de l'écrasement le 30 septembre 2022. Ils localisent également l'aile gauche de l'hydravion à trois cents pieds avant le point d'impact. L'hydravion a heurté le sol dans un angle d'environ 60 degrés et ne présente aucune trace de roulis à l'impact. L'épave repose à l'envers. Il n'y a pas eu d'incendie. Le rapport du BST mentionne clairement que l'aile gauche de l'hydravion s'est détachée du fuselage, en vol, provoquant une descente non contrôlée de l'hydravion qui percute le relief.

La compagnie d'assurance a procédé à la récupération de l'épave qui a été transportée à l'aéroport d'Alma. Le 17 octobre 2022, un examen de l'épave est effectué à cet endroit par un représentant de la compagnie d'assurance, les enquêteurs de la Sûreté du Québec et du BST. Des pièces sont prélevées sur l'hydravion et expédiées au BST pour fin d'expertises. L'attention des enquêteurs du BST se porte plus particulièrement sur le système de haubans tubulaires des ailes (câbles servant à relier et maintenir certaines parties de l'appareil) et plus particulièrement sur les haubans tubulaires de l'aile gauche de l'hydravion.

Le rapport d'enquête du BST révèle que le 23 septembre 2022 les conditions météorologiques sont acceptables pour le vol. Il s'agit d'un modèle dont les ailes sont dotées d'un double haubanage comportant deux haubans principaux et deux haubans secondaires à chaque aile.

L'examen visuel de l'hydravion révèle d'importants signes de corrosion sur tous les points d'attache des 2 ailes, des charnières, des tringleries de commandes de l'aile droite et de la queue de l'hydravion.

Un examen technique des points d'ancrage des 2 haubans tubulaires de l'aile droite et du hauban arrière de l'aile gauche démontre qu'ils se sont rompus par surcharge. Le point

d'attache du hauban tubulaire avant de l'aile gauche présente des fissures de fatigue du métal.

L'écrasement de l'hydravion est probablement survenu à la suite de la rupture, en vol, du point d'attache du hauban avant gauche ayant entraîné lors de sa rupture une surcharge du point d'attache du hauban arrière gauche et la séparation complète de l'aile gauche du fuselage.

Il ressort de l'examen visuel que l'appareil présente des lacunes importantes au niveau de l'entretien.

Le rapport du BST disponible sur le site du BST (A22Q0116) spécifie qu'en raison du fait qu'il s'agit d'un appareil de catégorie construction amateur, la maintenance de cet appareil n'est pas soumise à un entretien à être effectué par un mécanicien détenant une licence de technicien d'entretien d'aéronef.

Les normes applicables pour cette catégorie d'appareil spécifient que la personne qui effectue les travaux de maintenance ou les travaux élémentaires doit respecter les recommandations du fabricant.

Le rapport mentionne que l'entreprise ayant produit le « kit » de fabrication de cet appareil n'a pas publié de consignes de maintenance.

En dépit de ce fait, il est indéniable qu'une simple inspection visuelle de l'hydravion révélait des problèmes de corrosion sur pratiquement tous les points d'attache, charnières et tringlerie et sur la queue de l'hydravion.

Il importe également de mentionner que l'appareil dans lequel prenait place M. [REDACTED] a été échappé d'une faible hauteur (6 pieds) lors d'une manipulation antérieurement à l'accident. Lors de cet événement, les deux flotteurs ont été sérieusement endommagés et ont été remplacés. La nature exacte des travaux de réparation effectués à la suite de cet événement ne fait l'objet d'aucune documentation.

Il est plausible que le détachement en vol de l'aile gauche de l'hydravion soit multifactoriel, découlant de dommages causés lors de l'impact ayant causé des dommages majeurs aux flotteurs de l'hydravion, à la corrosion présente sur l'appareil et au phénomène de fatigue du métal.

Le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada contient un message de sécurité se lisant comme suit ;

« Il est important que les propriétaires d'aéronef de la catégorie construction amateur ou de la catégorie de maintenance par le propriétaire s'assurent que les travaux de maintenance sont effectués selon les recommandations du constructeur ou, en l'absence de recommandations, selon des techniques équivalentes de maintenance telles que celles décrites dans l'AC 43-13 de la FAA. »

Dans le présent dossier, il est clair que l'écrasement de l'hydravion est la résultante d'une défaillance de son entretien ou de dommages causés au point d'ancrage du hauban tubulaire avant gauche survenu précédemment. Même s'il s'agit d'un appareil de fabrication amateur de catégorie de maintenance par le propriétaire, il est clair que l'écrasement aurait

pu être évité par l'application des techniques de maintenance prévues par la réglementation en vigueur.

Dans ces circonstances, il est utile de recommander à Transport Canada de rappeler aux propriétaires d'aéronefs de catégorie construction amateur l'importance de suivre les techniques de maintenance prévues aux règlements, particulièrement à la suite d'un événement causant des dommages à l'appareil.

## CONCLUSION

M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé de polytraumatismes contondants consécutifs à l'écrasement de son hydravion.

Il s'agit d'un décès accidentel.

## RECOMMANDATION

Le coroner recommande à **Transports Canada** de :

**[R-1]** Rappeler aux propriétaires d'appareil de type construction amateur enregistrés auprès de Transports Canada, l'importance de procéder à la maintenance régulière de leur appareil conformément aux règlements en vigueur, notamment aux normes prévues dans l'AC 43-13, et plus particulièrement suite à un événement ayant causé des dommages à l'appareil.

---

Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, les causes, les circonstances décrits ci-dessus ont été établis au meilleur de ma connaissance, et ce, à la suite de mon investigation, en foi de quoi j'ai signé, à Saguenay, ce 22 octobre 2024.



Me Sylvain Truchon, coroner