

AVIS DE SÉCURITÉ

2016.02 – Événement aéronautique – risque de collision

OBJECTIF

Le présent avis de sécurité souligne une lacune potentielle en matière de sécurité d'un système qui entraîne un risque de collision entre un navire au large et un hélicoptère qui effectue une approche au radiophare non directionnel/radar de bord (NDB-ARA) vers un ouvrage extracôtier.

CONTEXTE

Un hélicoptère effectuait une approche au NDB-ARA vers un ouvrage extracôtier. Au moment où l'hélicoptère était dans la phase d'approche finale de la procédure de vol aux instruments vers l'ouvrage, un navire de ravitaillement extracôtier était en transit environ deux milles marins à l'est de l'ouvrage. Quand l'appareil a percé la couche nuageuse, les pilotes ont observé le navire se déplacer le long de la trajectoire d'approche finale. L'appareil est passé à côté du navire à une altitude d'environ 150 pieds au-dessus de l'eau (AWL) et à entre 100 pieds et 150 pieds à l'arrière du navire. (L'obstacle le plus élevé sur le navire était à 118 pieds.) La hauteur de vague maximale à ce moment était d'environ 8 pieds, ce qui donnait un espacement vertical de seulement 24 pieds. L'appareil a continué son approche vers l'ouvrage et a atterri sans autre incident.

Le C-TNLOHE a examiné cette quasi-collision et a déterminé qu'il pourrait y avoir des lacunes sur le plan des protocoles, politiques ou procédures normales d'exploitation au sein des domaines maritime et aérien dans ou entre les programmes d'aviation des exploitants et des prestataires de services d'hélicoptère (PSH) pouvant contribuer à un risque de collision entre des navires et des hélicoptères pendant la phase d'approche du vol vers un ouvrage extracôtier en vertu des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).

Après cet événement, les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère (PSH) de la zone extracôtière Canada-Terre-Neuve-et-Labrador ont mis en place des mesures d'atténuation visant à éviter que la situation ne se reproduise. Ces mesures d'atténuation comprennent :

- On a apporté des changements aux procédures normales d'exploitation à l'approche conjointement avec les PSH et les exploitants en ce qui concerne les approches et les atterrissages dans le but d'inclure des directives claires pour les points suivants :
 - Trente minutes avant l'arrivée à l'ouvrage, une directive claire pour le type de renseignements à demander (conditions météo, cap de l'hélicoptère, état de la mer, etc.);
 - Si la couche nuageuse est inférieure à 1 500 pieds ou la visibilité est inférieure à trois milles marins, le nom, la distance, le relèvement et le type des navires dans les sept milles marins de l'ouvrage et la confirmation, par l'opérateur radio, que tous les navires signalés resteront stationnaires ou s'ils sont en transit, qu'ils éviteront la trajectoire d'approche de l'hélicoptère;
 - Aux points d'appel de 20 et 10 minutes, l'équipage de conduite communiquera la trajectoire d'approche planifiée aux ouvrages et aux navires de réserve.
- Le PSH a présenté la formation sur la sensibilisation en approche au radiophare non directionnel/radar de bord (NDB-ARA) au forum des agents d'affrètement en novembre 2014.
- L'exploitant et le PSH ont partagé l'information associée à cet incident avec d'autres exploitants pour veiller à ce que les possibilités d'amélioration soient communiquées.

Les procédures d'approche au NDB-ARA permettent des descentes conformes aux règles de vol aux instruments (IFR) à une altitude de 150 pieds au-dessus de l'eau (AWL) ou de 50 pieds au-dessus de la

AVIS DE SÉCURITÉ

2016.02 – Événement aéronautique – risque de collision

zone d'atterrissage de l'hélicoptère – la distance la plus élevée prévalant. Ces minimums sont inférieurs aux minimums de la plupart des approches de précision terrestres, mais ils n'ont pas les aides à la navigation au sol connexes (éclairage de haute intensité, etc.) ni l'orientation ou la supervision du contrôle de la circulation aérienne.

AVIS DE SÉCURITÉ

2016.02 – Événement aéronautique – risque de collision

LOI

L'**article 205.012 de la Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada** prévoit que « l'[exploitant] prend les mesures indiquées pour assurer la santé et la sécurité des employés et autres individus se trouvant dans ses lieux de travail et celles des employés ou autres passagers se trouvant dans un véhicule de transport, immédiatement avant et pendant leur transport à destination ou en provenance de ces lieux ».

MESURE RECOMMANDÉE

Le C-TNLOHE encourage les nouveaux exploitants et PSH relevant de notre compétence, ainsi que ceux d'autres compétences concernés par les déplacements au large en hélicoptère, à passer en revue leurs protocoles maritimes et aériens et leurs procédures normales d'exploitation pour y déceler des lacunes ou omissions pouvant provoquer un incident semblable et à tenir compte des exigences suivantes :

- Tous les navires environnants restent relativement stationnaires une fois la position visualisée du navire fournie au personnel navigant;
- Des communications de la trajectoire d'approche planifiée à l'ouvrage et aux navires environnants;
- Des instructions claires en place pour les navires leur ordonnant de se tenir à l'écart de la trajectoire d'approche de l'hélicoptère;
- Limitation du radar météorologique de l'hélicoptère à détecter de grands navires à distance rapprochée et à basse altitude;
- Surveillance des positions des navires pendant que l'hélicoptère approche de l'ouvrage;
- Discussion/examen des procédures d'approche NDB-ARA avec l'équipage de conduite, les ouvrages et les navires.

Compte tenu des progrès récents de la technologie et des études réalisées sur les approches au large des côtes dans d'autres juridictions, les régulateurs de l'aviation, les exploitants et les PSH devraient se demander si ces approches au large des côtes continuent d'être la meilleure/la plus sûre des options et si elles sont judicieuses et appropriées en ce qui concerne les approches de non-précision (NDB) (radar météorologique utilisé pour le guidage/le franchissement d'obstacles/l'évitement des collisions et déterminer si le risque associé est au niveau le plus raisonnablement faisable.

Le présent avis doit être affiché à bord des ouvrages exploités en vertu d'une autorisation délivrée par le C-TNLOHE, dans un endroit bien en vue, et accessible à tous les employés du lieu de travail.

Veuillez poser vos questions à propos du présent avis de sécurité au Délégué à la sécurité du C-TNLOHE à l'adresse indiquée ci-dessous.

Canada-Terre-Neuve-et-Labrador L'Office des hydrocarbures extracôtiers

240 Waterford Bridge Road, The Tower Corporate Campus - West Campus Hall, Bureau 7100, St. John's, T.-N.-L. A1E 1E2, Tél. : (709) 778-1400