

Emplacement : Bureaux de Husky Energy, St. John's

Participants :

Ray Dalton (Suncor – représentant des exploitants)
Ralph Evans (Transocean)
Matthew Hawco (C-TNLOHE – soutien)
Peter McKeage (C-TNLOHE)
Justin Meaney (FPSO SeaRose – représentant des travailleurs)
Alistair Sim (Chevron)
Clark Stokes (Statoil)
John Whelan (Hibernia – représentant des travailleurs)
Mike Whittle (Cougar Helicopters)
Craig Williams (FPSO Terra Nova – représentant des travailleurs)
Don Williams (Husky – représentant des exploitants) – président

Invités

Segment 2 : Greg Harvey et Kerri Ann Evely, Marine Institute Offshore Safety and Survival Centre
Segment 3 : Dan Chicoyne, délégué à la sécurité, C-TNLOHE

Les décisions et les mesures apparaissent en caractères gras.

1. Moment de sécurité

Ray Dalton a donné une présentation sur certains rappels de produits récents, illustrant l'importance de rester au courant des avis de rappel lorsqu'on utilise un produit potentiellement dangereux. Service T.-N.-L. affiche les rappels à l'adresse <http://www.servicenl.gov.nl.ca/safety/recalls>.

2. Mise à jour de l'étude sur les masques de plongée du Marine Institute

Les masques de plongée fournis dans les hélicoptères de transport (ainsi que dans l'hélicoptère d'entraînement à l'évasion) sont actuellement considérés comme des équipements optionnels. Le Marine Institute étudie les effets de l'utilisation de ces masques afin d'en recommander éventuellement l'usage et d'établir une norme de conception. Kerri Ann Evely a fait le point sur cette étude en cours, qui est la première du genre. Cette étude vise à déterminer si l'utilisation du masque de plongée réduit les effets de l'eau froide, le stress et la durée de l'apnée, et si une formation sur l'utilisation des masques améliore le temps nécessaire pour les enfile. Dans l'étude, on utilise des cagoules en néoprène semblables à celles des combinaisons d'immersion d'hélicoptère.

La phase I de l'étude est terminée : on a constaté que les masques de plongée n'avaient aucun effet sur la durée d'apnée en eau chaude, mais qu'ils étaient d'une grande aide en eau froide (0,5 °C). La même tendance a été constatée en ce qui concerne le confort thermique. La phase II, qui étudie l'effet des masques sur la formation, est en cours.

Les travaux futurs comprendront l'utilisation du masque avec dispositif respiratoire pour l'évacuation d'un hélicoptère immergé, afin de déterminer si le masque peut aider l'utilisateur à prolonger la réserve d'air du dispositif. Les résultats des essais pilotes indiquent que le masque présente des avantages pour l'utilisation d'un tel dispositif en eau froide.

Greg Harvey a souligné qu'il a vraiment commencé à saisir la valeur potentielle des masques de plongée après l'arrivée du dispositif respiratoire dans l'industrie. John Whelan l'a appuyé, en ajoutant qu'il peut être utile d'essayer le dispositif respiratoire sans masque pour voir la différence.

Un bulletin récent de sensibilisation à la sécurité de Cougar Helicopters a été distribué. Récemment, un masque de plongée brisé a été retrouvé à bord d'un hélicoptère après un vol, et personne n'en avait informé le personnel de Cougar. On soulignait dans le bulletin « l'importance d'informer le personnel de piste ou d'enregistrement de Cougar ou les représentants d'Offshore Heli-Admin de tout équipement de protection personnelle (EPP) endommagé » et de leur signaler également les passagers ayant le mal de l'air. « Cette sensibilisation à la sécurité est nécessaire pour protéger le personnel au large et les employés de Cougar contre les blessures corporelles. »

Interrogé sur le risque que les masques de plongée se brisent en cas d'impact, Mike Whittle a répondu que grâce au harnais à quatre points et aux sièges à mécanismes d'amortissement, le verre résistant des masques a très peu de chances de se rompre.

3. Limites relatives aux états de mer

À la suite de la dernière réunion (9 janvier), des lettres adressées aux exploitants par Dan Chicoyne, délégué à la sécurité de C-TNLOHE, concernant les limites liées aux états de mer durant le transport par hélicoptère ont été transmises aux membres du comité afin de clarifier la position de C-TNLOHE. Dan a été invité à la présente réunion pour en discuter davantage.

Tout d'abord, Peter McKeage a fait le point sur la réglementation des déplacements par hélicoptère en haute mer. Le rapport du Bureau de la sécurité des transports (BST) sur le vol Cougar 491 (publié en février 2011) contenait une recommandation visant à « interdire l'exploitation commerciale d'hélicoptères de transport de catégorie A en survol maritime lorsque l'état des mers ne permet pas d'amerrir de façon sécuritaire et de réussir l'évacuation de l'appareil ». Les exploitants ont alors volontairement cessé de se rendre à des installations où l'état de la mer dépassait la capacité d'amerrissage d'urgence de l'hélicoptère. En août 2011, Peter et le président-directeur général de C-TNLOHE ont assisté à un séminaire de deux jours organisé par Transports Canada pour discuter de l'adoption rapide d'un règlement sur cette question. La réglementation est maintenant entre les mains du ministère de la Justice, où elle y restera sans doute pendant des années. C-TNLOHE a commencé à mettre en application de manière rigoureuse une limite de 6 m en matière de hauteur significative des vagues (limite actuelle certifiée des systèmes de flottabilité utilisés dans le parc de Cougar).

Un membre du comité a souhaité discuter de l'aspect pratique de cette exigence prescriptive, étant donné que C-TNLOHE s'oriente vers une réglementation axée sur les objectifs. Différents exemples de difficultés ont été donnés : des hélicoptères qui ont dû revenir à St. John's lorsque la hauteur des vagues oscillait autour de 6 m, ou un hélicoptère atterrissant lorsque les vagues étaient juste au-dessous de 6 m, mais ne pouvant plus décoller parce qu'elles dépassaient 6 m. Dan a déclaré qu'il doit y avoir une limite et que celle-ci doit être respectée, tout comme il y a une limite à la charge de levage d'une grue ou à la vitesse du vent pour le décollage et l'atterrissage d'un hélicoptère.

Peter a rappelé le projet de recherche visant à mesurer la hauteur significative des vagues par radar haute fréquence que C-TNLOHE a lancé avec C-CORE, qui, on l'espère, permettra d'établir des prévisions en cours de route plus précises au large de Terre-Neuve. Il a ajouté que si la recherche est fructueuse, ce qu'on devrait savoir bientôt, il aimerait que le CSEH puisse assister à une démonstration.

4. Mise en œuvre de l'enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers

Un plan de mise en œuvre d'un système de gestion de la supervision de la sécurité est en cours d'élaboration, sous la direction de Terry Kelly, chef de l'équipe de mise en œuvre de l'ESHE.

En ce qui concerne les vols de nuit, le comité a été informé [de la mise à jour récente par les exploitants](#). Pete a précisé que C-TNLOHE a examiné la mise à jour et a rencontré les exploitants. Le plan est toujours en cours d'examen. Lorsque le personnel de C-TNLOHE sera convaincu qu'on répond aux [recommandations de l'équipe de mise en œuvre de l'ESHE concernant les vols de nuit](#), le personnel et l'équipe se réuniront avant que le personnel ne formule une recommandation à C-TNLOHE. Reconnaissant qu'on doit inclure les travailleurs au processus, **Don Williams a demandé aux représentants des exploitants de recommander auprès de leur direction une visite par les travailleurs du simulateur d'hélicoptère à Lafayette.**

Poursuivant sa mise à jour sur l'ESHE, Pete a indiqué que l'évaluation de la formation de base en survie effectuée par Susan Coleshaw (qui aidera C-TNLOHE à établir des objectifs de rendement pour la formation) devrait être terminée d'ici la fin mars.

Les [exploitants ont répondu](#) au [rapport de Peter sur le niveau de service des hélicoptères de première intervention](#). C-TNLOHE est satisfait de la réponse et considère maintenant que la recommandation 2 (objectifs basés sur le rendement pour la première intervention) a été mise en œuvre.

5. Mise à jour concernant Cougar

Événements survenus depuis la dernière réunion :

- Un frein bloqué : la neige s'est infiltrée dans une partie du train d'atterrissage : réglé avec de l'alcool à friction.
- Un indicateur lié au pilotage automatique en vol : le pilote a choisi de retourner à St. John's.
- Indication du système de contrôle actif des vibrations en raison de vents forts pendant la circulation à la surface : vol annulé.

Mike Whittle a souligné que le déneigement des héliponts des installations est un problème, car la neige reste souvent coincée dans les filets (qui sont nécessaires sur les ponts); c'est d'ailleurs une des causes du problème du train d'atterrissage mentionné ci-dessus. Mike a indiqué que Cougar travaillera avec le personnel logistique des exploitants sur les méthodes de déneigement.

Les statistiques de janvier étaient normales pour cette période de l'année. Mike a noté que les charges de transport ont été particulièrement élevées, et qu'il n'y a pas eu d'évacuation médicale.

Les membres du comité ont posé des questions sur l'enquête en cours d'Eurocopter concernant leurs récents amerrissages : Peter a dit qu'ils avaient encore beaucoup de travail à faire. Mike Whittle a déclaré que la situation se répercute sur Cougar en raison de l'augmentation de la demande de Sikorsky S-92. De plus, la disponibilité des pièces de rechange et des pièces du fabricant est plus faible, ce qui se traduit par un temps d'entretien accru pour Cougar.

6. Examen du registre des mesures

Une version provisoire de la charte du comité a récemment été redistribuée aux membres pour examen. Le consensus était favorable. **Don préparera une version définitive de la charte.**

Les membres du comité continuent de surveiller les rapports d'événements de transport aérien extracôtier. John Whelan a déclaré que les avis liés à la plateforme Hibernia s'améliorent. Justin Meaney

a déclaré qu'un appareil [SkyRouter](#) dans le café internet du FPSO SeaRose a considérablement amélioré l'accès du personnel à l'information. Don Williams pense qu'il serait utile que tous les exploitants fassent la même chose et a demandé à Justin de rédiger une note qui aiderait les représentants des exploitants au sein du comité à en faire la recommandation à leur direction. Mike Whittle s'est porté volontaire pour apporter son aide. **Justin et Mike rédigeront une note sur la configuration et les avantages de l'application SkyRouter au FPSO SeaRose.**

Le comité fait le suivi de différentes initiatives en matière d'équipement de protection personnelle.

- Concernant l'étude sur les masques de plongée du Marine Institute : Les membres sont très satisfaits de la mise à jour présentée plus tôt durant la réunion. **Matthew Hawco enverra un courriel pour remercier Greg et Kerri-Ann et les encourager dans leur travail au nom du comité.**
- Matthew a fait remarquer que M. Jonathon Power, de l'Institut des technologies océaniques du Conseil national de recherches, a accepté l'offre de C-TNLOHE de faire une présentation au Forum sur la sécurité le 23 avril, à la demande du comité. **Ray Dalton obtiendra auprès de Suncor la permission de partager les résultats de l'étude à temps pour le Forum sur la sécurité.**

On attend de nouveaux représentants de GSF Grands Bancs et de West Aquarius à la prochaine réunion.

7. Nouvelles affaires

Don Williams a demandé que le comité mette en place un vice-président du conseil pour partager la charge de travail de gestion du comité. **Ray Dalton a été nommé vice-président du CSEH et a accepté la fonction.**

Les événements [Heli-Expo](#) (du 4 au 7 mars à Las Vegas) et le [Sommet sur la sécurité et la qualité de la Canadian Helicopter Corporation \(CHC\)](#) (du 18 au 20 mars à Vancouver), à venir prochainement, ont été mentionnés. Peter McKeage participera au Sommet au nom de C-TNLOHE, mais aucun autre membre du CSEH n'a confirmé sa présence à l'un des événements. La participation aux conférences s'est avérée un défi pour le comité. Don a encouragé les membres à envoyer des courriels à l'ensemble du comité au sujet des futurs événements. **Il aidera les membres du CSEH à participer aux conférences en envoyant des recommandations aux exploitants.**

8. Prochaine réunion

Le maintien de la fréquence actuelle des réunions, à savoir toutes les six semaines, a fait l'objet d'un consensus. Le passage au mardi a été bien accueilli, mais pour le début du mois d'avril, le mercredi conviendra mieux à certains membres. Par conséquent, **la date provisoire de la prochaine réunion est le mercredi 3 avril.**