

Emplacement : Bureaux de C-TNLOHE, St. John's

Participants :

Ray Dalton (Suncor – représentant des exploitants) – vice-président
Matthew Hawco (C-TNLOHE – soutien au comité)
Margaret Ann McCarthy (Aquarius Ouest – représentante des travailleurs)
Peter McKeage (C-TNLOHE)
Justin Meaney (FPSO SeaRose – représentant des travailleurs)
Alistair Mellis (Statoil – représentant des exploitants)
Ronnie Moores (Cougar Helicopters – représentant des pilotes)
Robert Normore (OCNEHE)
Dennis Ricard (HMDC – représentant des exploitants)
Justin Tibbo (Henry Goodrich – représentant des travailleurs)
John Whelan (Hibernia – représentant des travailleurs)
Craig Williams (FPSO Terra Nova – représentant des travailleurs)
Don Williams (Husky – représentant des exploitants) – président

Décisions et mesures affichées en caractères gras

Le comité a accueilli deux nouveaux membres : Alistair Mellis de Statoil et Dennis Ricard de HMDC.

1. Moment de sécurité

Ray Dalton a présenté un moment de sécurité sur l'utilisation sécuritaire des échelles, avec l'aide d'un entretien vidéo avec un travailleur local qui a été blessé en tombant au bas d'une échelle. Tous les membres ont discuté de leurs propres incidents et de ceux de leurs amis, qui ne sont que trop fréquents, en particulier durant la pose des décorations de Noël.

2. Registre des mesures

- Don Williams a redistribué le premier jet de la charte du comité auquel quelques changements ont été apportés par rapport à la dernière révision. **On invite les membres à faire part de leurs réactions avant le 20 décembre.**
- Ronnie Moores a déclaré qu'à la fin mars, il serait intéressant que certains membres assistent à une démonstration du simulateur d'hélicoptère à Lafayette. **Cougar déterminera les dates possibles pour cette visite.**
- GSF Grand Banks compte un nouveau membre du comité, mais il n'a malheureusement pas pu se rendre à la réunion.
- Les représentants des comités et les responsables des installations ont collaboré sans relâche pour poser des affichages simples et directs des renseignements sur les vols d'hélicoptères dans chaque installation. La fonction « Flight Explorer » de Skyrouter mentionnée à la dernière réunion a été jugée trop complexe pour son objectif.

- Le comité a demandé au fabricant des appareils HUEBA utilisés en mer si ces derniers devaient être mis à l'essai (c'est-à-dire soumis à une purge d'air très rapide) avant d'être utilisés. Le fabricant a répondu que oui, les personnes qui distribuent l'appareil devraient toujours effectuer une purge rapide. La situation est cohérente sur terre, mais il n'est pas possible de savoir si les appareils sont mis à l'essai au large avant le retour à St. John's, et cela peut varier parfois selon le temps passé en mer. **Matthew Hawco assurera le suivi de la question.**
- Les derniers détails concernant les questions posées par l'Offshore Safety and Survival Centre (OSSC) du Marine Institute sur la formation à l'amerrissage forcé des hélicoptères (discussion continue entre le CSEH, l'OSSC et le comité de formation et de qualification de l'ACPP) ont été examinés et ont fait l'objet d'un suivi lorsque les membres le pouvaient. **L'OSSC et Michael Taber de Survival Systems Ltd seront invités à une prochaine réunion pour aborder certaines de ces questions directement.**
- Aucun progrès notable n'est à signaler en ce qui concerne les diverses initiatives de R-D faisant l'objet d'un suivi par le comité.

3. Mise à jour de Cougar

Ronnie Moores a distribué un rapport de Cougar détaillant les récents exercices conjoints de recherche et de sauvetage avec le ministère de la Défense nationale, y compris un récent exercice nocturne. Ronnie a déclaré que, dans l'ensemble, les exercices se sont très bien déroulés et que de nombreux enseignements en ont été tirés. Durant l'exercice de nuit, les deux organisations se sont exercées à jouer leurs rôles et ont effectué des manœuvres de levage depuis un bateau. Certains membres du comité ont exprimé leur mécontentement concernant le fait que le personnel n'a pas été invité à observer l'exercice.

Ronnie a résumé les avis de vol des clients émis depuis la réunion de septembre. Une panne de pompe de boîte de vitesses a été soulignée en particulier : une mise à jour du logiciel a permis de détecter la panne de la pompe, alors qu'auparavant, le système aurait détecté une perte de pression sans que la cause soit immédiatement connue.

Les statistiques ont été normales pour la période, bien qu'une tendance à la baisse dans les délais d'exécution ait été notée.

4. Mise à jour par le conseiller en aviation de C-TNLOHE

Peter McKeage a informé le comité de son récent travail pour C-TNLOHE. En novembre, on a demandé à Peter et Terry Kelly de SMS Aviation Safety d'effectuer une revue de la sécurité opérationnelle chez Cougar Helicopters. La date prévue de la revue de sécurité a été repoussée, en raison des craintes qu'elle ait lieu pendant le processus d'appel d'offres pour les services d'hélicoptères extracôtiers de T.-N.-L. On prévoit maintenant d'exécuter la revue en mars.

Peter a récemment participé à une réunion du groupe de travail sur l'élaboration de règles de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, qui a examiné la maximisation de

l'opérabilité après un impact sur l'eau, l'armement et le désarmement automatiques des flotteurs, les flotteurs redondants et les exigences de certification sur les vagues irrégulières. Il a également assisté à une réunion récente du comité de gestion de la recherche sur la sécurité des hélicoptères, menée par la CAA du Royaume-Uni. Pete a indiqué que la CAA du Royaume-Uni est sur le point d'entreprendre un examen complet de la sécurité des hélicoptères extracôtiers en raison d'accidents mortels survenus en mer du Nord depuis 2009.

Il a aussi noté que Transports Canada est sur le point de modifier la partie du Règlement de l'aviation canadien relative à l'exploitation extracôtière, qui stipulera « il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière lorsque l'état de la mer signalé à destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé ». Ce changement, qui résulte d'une recommandation du Bureau de la sécurité des transports à la suite de son enquête sur le vol 491 de Cougar, a été effectué relativement rapidement pour une réglementation fédérale. Peter et Max Ruelokke, alors président-directeur général de C-TNLOHE, ont participé au groupe de travail d'août 2011 chargé de rédiger la modification. D'autres renseignements sont disponibles [ici](#).

5. Mise à jour sur le Forum sur la sécurité

Matthew Hawco a brièvement résumé le Forum sur la sécurité de C-TNLOHE qui s'est déroulé en octobre (d'autres détails sont disponibles [ici](#)). Il a souligné que C-TNLOHE a l'intention de réduire l'envergure des futurs forums et de suivre de plus près [les conseils de l'équipe de mise en œuvre de l'ESHE](#) de façon que les forums soient davantage axés sur la résolution de problèmes.

6. Nouvelles affaires

On a interrogé Ronnie Moores à propos des conditions de mer utilisées dans le simulateur de vol. Il a précisé que les pilotes s'entraînent sur des mers de 3 m, en soulignant que le simulateur ne peut pas reproduire une mer croisée.

7. Prochaine réunion

La prochaine réunion est confirmée pour le 22 janvier 2014 au hangar SAR de Cougar.