



COMMUNIQUÉ COMMUNIQUÉ COMMUNIQUÉ COMMUNIQUÉ COMMUNIQUÉ

BST n° A01/2011

**Le BST s'appuie sur le rapport Cougar pour
proposer une sécurité accrue en hélicoptère**

Gatineau (Québec) le 9 février 2011 – Le Bureau de la sécurité des transports propose quatre réformes importantes pour accroître la sécurité en hélicoptère. Celles-ci découlent du rapport final, qui paraît aujourd'hui, sur l'écrasement fatal en 2009 du vol Cougar 91 au large de Terre-Neuve.

« Nous voulons que cet accident ait une suite, qu'il débouche sur un système plus sécuritaire pour tous ceux qui survolent les eaux, affirme Wendy Tadros, la présidente du Bureau. Nous savons ce qui s'est produit ce jour-là; nous souhaitons désormais veiller à ce que la sécurité en hélicoptère soit améliorée, du décollage à l'atterrissage ».

Le rapport, qui fait la lumière sur un enchevêtrement de 16 facteurs liés à l'accident, établit que le vol 91 s'est retrouvé en péril lorsque des goujons en titane sur la cuve du filtre à huile de la boîte de transmission principale se sont rompus. Cela a entraîné une perte totale d'huile et, 11 minutes plus tard, l'écrasement de l'hélicoptère.

Bien que des améliorations aient depuis été apportées à l'ensemble des S-92A à l'échelle internationale, Tadros indique que le rapport final du Bureau soulève d'autres enjeux; elle cite notamment certaines préoccupations concernant les normes de certification, et la question de savoir si les hélicoptères devraient pouvoir fonctionner plus longtemps à la suite d'une perte importante d'huile ou de lubrifiant.

« Tous les hélicoptères S-92A devraient pouvoir "fonctionner à sec" pendant au moins 30 minutes. C'est essentiel. De plus, nous voulons que la FAA analyse les milieux d'utilisation actuels — Hibernia, l'Arctique, la mer du Nord, tous ces environnements extrêmes — et détermine si une période de 30 minutes est bien suffisante. »

Tadros explique que le Bureau s'est également attardé à la survie des passagers sur les eaux souvent hostiles du Canada. « Si les eaux sont trop agitées pour qu'on puisse y amerrir d'urgence, alors les hélicoptères ne devraient pas décoller — un point c'est tout. Nous demandons de plus que des dispositifs respiratoires submersibles de secours soient fournis sur *tous* les vols d'hélicoptère où le port de combinaisons de survie est obligatoire, et pas seulement sur les vols au large de Terre-Neuve. »

L'appareil du vol 91, qui transportait des travailleurs vers la plateforme de forage pétrolier Hibernia en mer, s'est écrasé à environ 35 milles marins de St. John's. Une seule personne a survécu à l'accident.

Le BST est un organisme indépendant qui mène des enquêtes sur des événements maritimes, de pipeline, ferroviaires et aéronautiques. Son seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

- 30 -

Vous pouvez également consulter le communiqué de presse, la [galerie de photographies](#) et le rapport d'enquête final A09A0016 sur le site Web du BST à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca>

Pour plus d'informations, contactez :
Relations avec les médias
Bureau de la sécurité des transports du Canada
819-994-8053

Canada