

Séance d'information sur les incursions sur piste

11 octobre 2001

Aperçu

- Contexte
- Méthode
- Constatations
 - Tendances
 - Aéroports à risque élevé
 - Facteurs contributifs
- Recommandations
- Initiatives particulières
- Groupe de travail sur les mesures préventives contre les incursions (IPAT)

Contexte

- 1999 – TC et NC ont remarqué une augmentation du nombre d'incursions sur piste;
- TC a commandé une étude visant à déterminer les facteurs de causalité et à formuler des recommandations;
- NC a commandé une étude parallèle aux aéroports dotés d'installations d'ATS.

Méthode

- Direction de l'évaluation des risques et études sur la sécurité de PSSC
- Rendre plus précise la définition d'incursion sur piste
- A participé aux réunions d'intervenants organisées par NC aux aéroports de tout le pays
- Données sur les cas d'incursion sur piste extraites de sources de NC, de TC et du BST et analysées au moyen de la formule des « risques globaux pondérés »
- Recherche dans des documents
- A participé à un groupe d'experts – mesures préventives

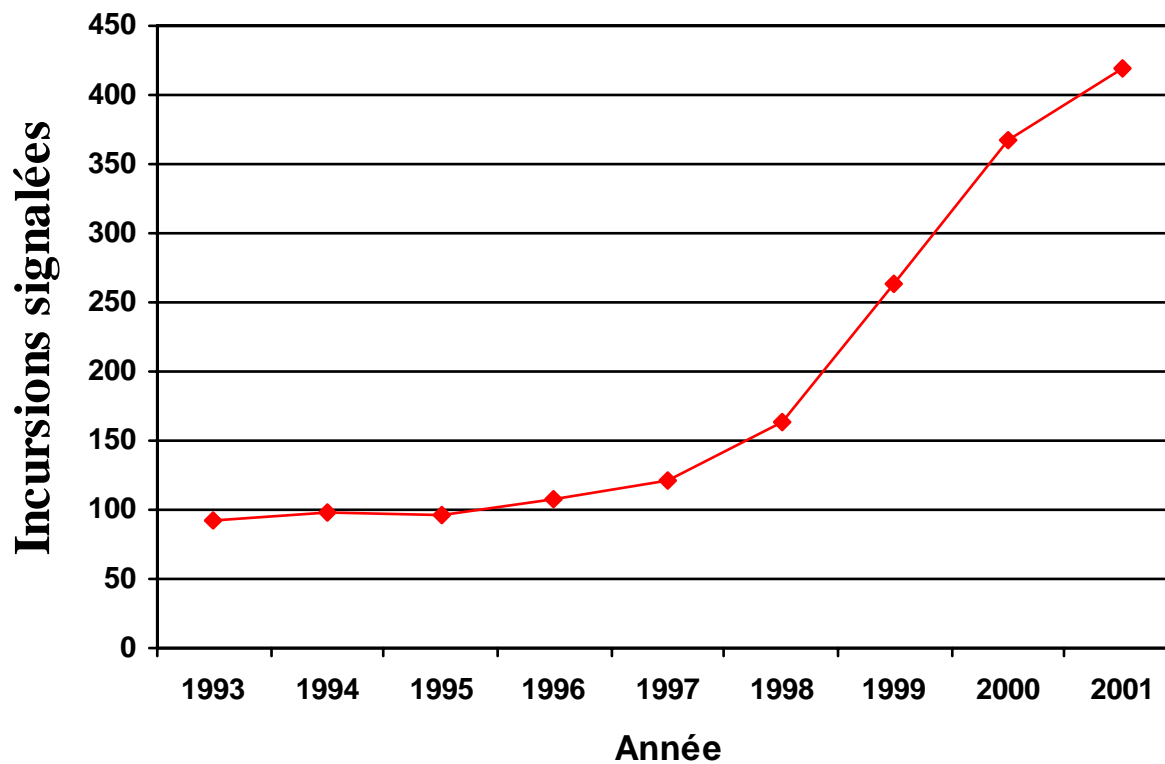
Définition

Événement qui se produit à un aérodrome et qui se traduit par la présence non autorisée et imprévue :

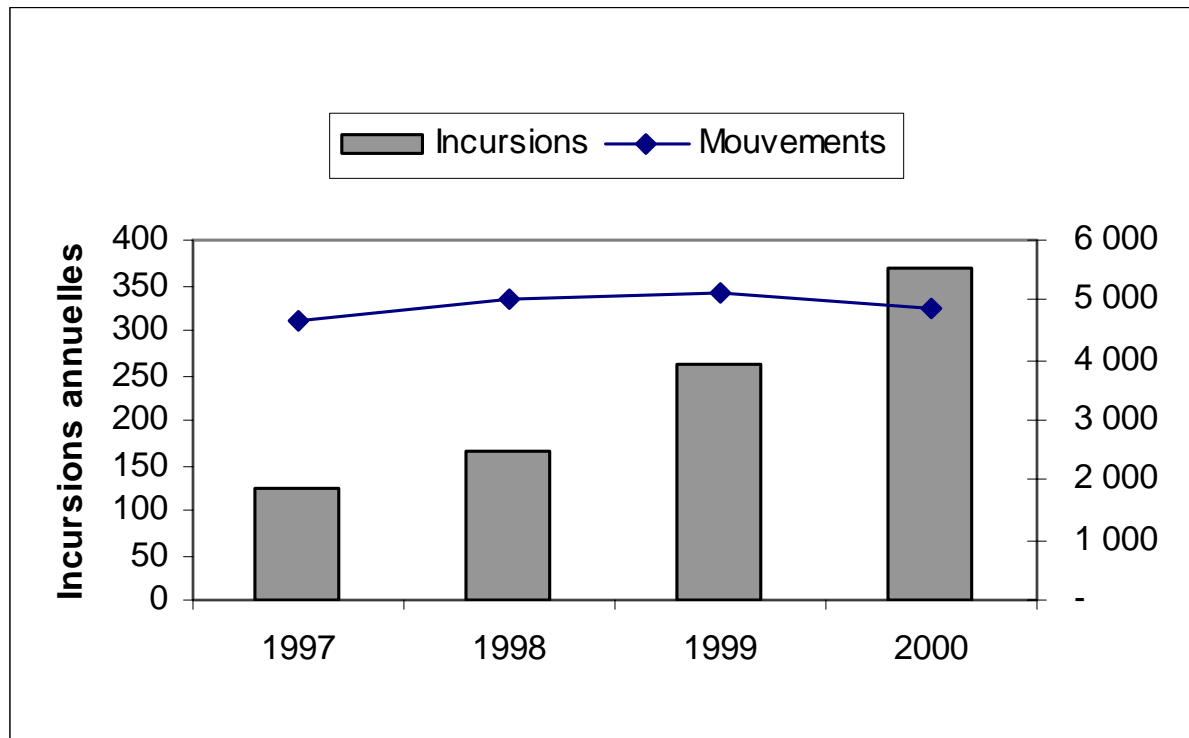
- d'un aéronef;
- d'un véhicule; ou
- d'une personne

dans la zone protégée d'une surface destinée aux atterrissages ou aux décollages des aéronefs.

Constatactions



Constatactions (suite)



Aéroports à risque élevé

- Calgary
- Boundary Bay
- City Centre d'Edmonton
- Montréal - Dorval
- AILBP de Toronto,
Buttonville et Winnipeg
- Hamilton
- Kitchener
- Québec
- Aéroports int. d'Ottawa et
d'Edmonton

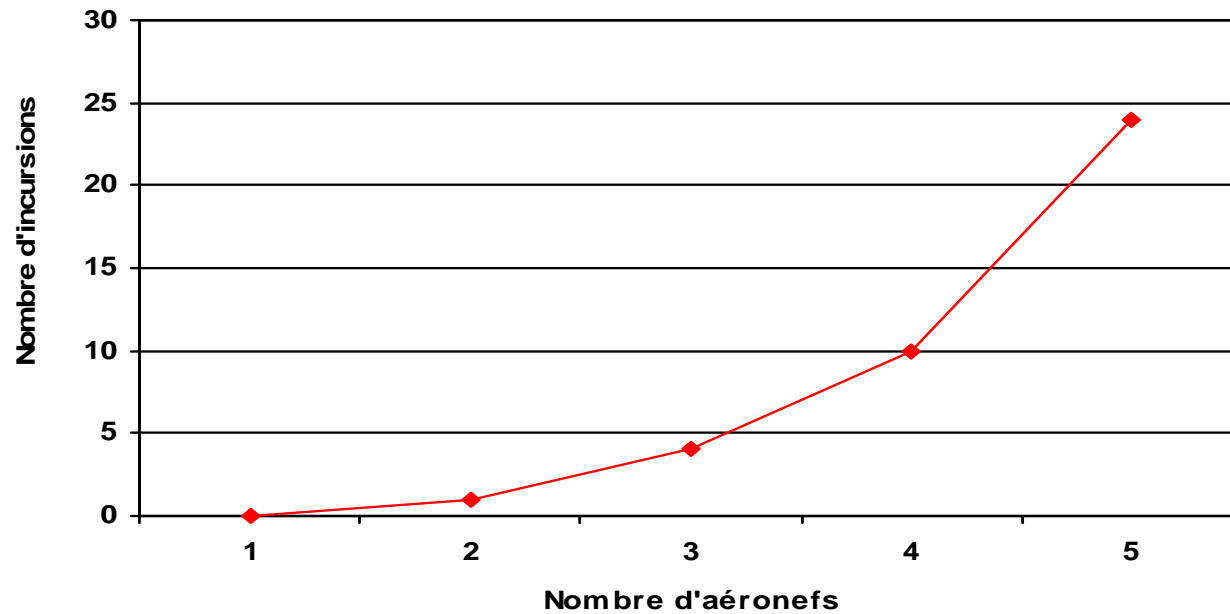
Conclusions

- L'équipe chargée de l'étude n'a pas pu trouver de facteur unique ni de combinaison de facteurs ayant changé au point d'entraîner une telle augmentation dans le nombre d'incursions depuis 1996

Facteurs contributifs

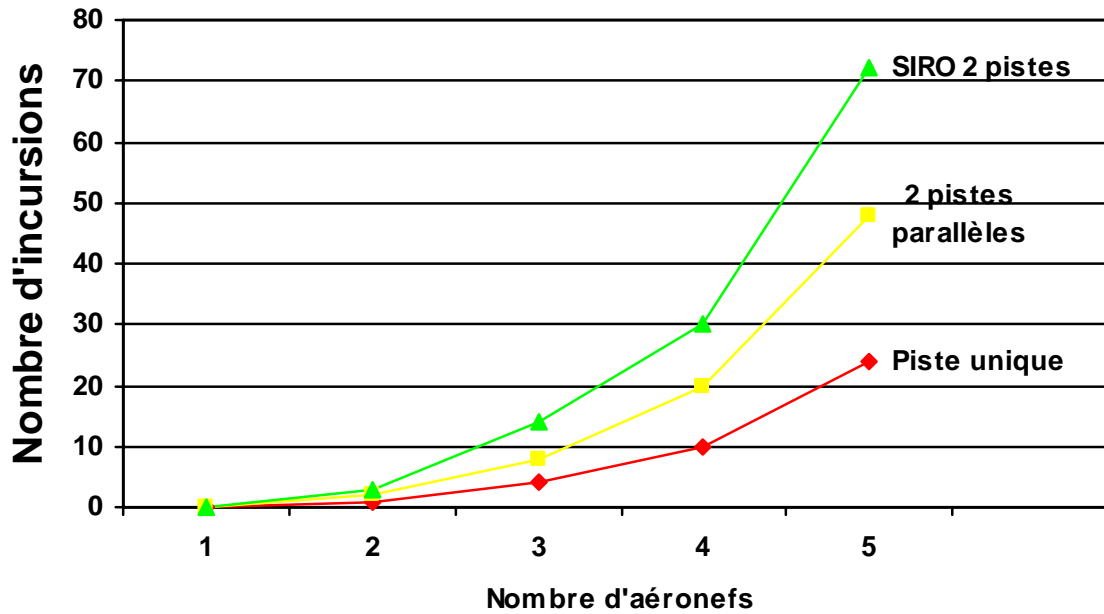
- Volume du trafic
- Procédures d'amélioration de la capacité
- Agencement des aéroports
- Complexité
- Facteurs humains

Volume du trafic c. possibilités d'IP



Procédures d'amélioration de la capacité

c. possibilités d'IP



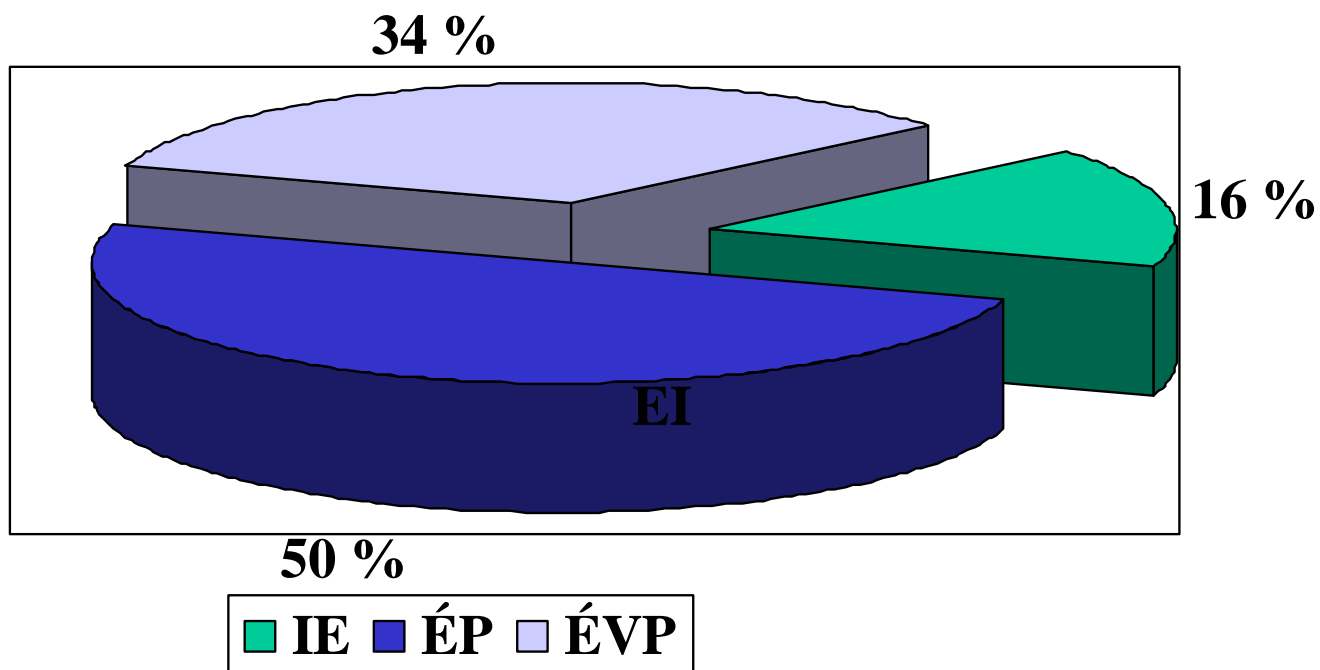
Agencement des aéroports

- Normes non uniformes
- Dispositif de surveillance des mouvements au sol
- Routes de circulation normalisées et meilleur accès aux cartes des aéroports

Complexité

- L'influence combinée du volume du trafic, des procédures d'amélioration de la capacité et de l'agencement des aéroports est plus grande que la somme des différents éléments qui la composent
- Des effets de second ordre – visibilité réduite, manque de connaissance des lieux, distraction passagère – pourraient être le dernier maillon d'un enchaînement menant à un accident

Facteurs humains



Recommandations

- 23 recommandations
 - Réglementation
 - Évaluation et recherche
 - Sensibilisation et éducation

Réglementation

- Panneaux, balisage et marques d'aérodrome
- Procédures d'accès et de contrôle des véhicules aux aéroports
- Visibilité des marques de points d'attente
- Atterrissage et attente à l'écart (LAHSO)
- Normes de formation pour les pilotes des transporteurs aériens

Évaluation et recherche

- Meilleure surveillance;
- Élargir la collecte de données sur les incursions/approfondir l'analyse de ces données;
- Enquêter sur toutes les incursions;
- Élaborer des mesures préventives en se fondant sur l'analyse.

Aéroports international de Calgary et City Centre d'Edmonton

- Équipe formée en juin 2001 pour étudier les risques d'incursion et évaluer la pertinence des mesures préventives actuelles et futures.

Aéroport international de Calgary

- Nouvelles cartes de l'aéroport publiées dans le *Canada Air Pilot*;
- Les panneaux pour les voies de circulation à sens unique ont été améliorés;
- Une étude sur les voies de circulation est en cours dans le cadre du plan d'aménagement et de construction de l'aéroport.

Aéroport City Centre d'Edmonton

- Des feux de protection de piste et de nouveaux panneaux à haute visibilité ont été installés au printemps 2001;
- Une clôture dressée autour d'un bâtiment a été déterminée comme étant la source d'incursions de piétons;
- Les travaux de reconfiguration et de reconstruction de l'aire de trafic visant à limiter l'incursion d'aéronefs du côté est de l'aéroport sont maintenant terminés;
- Un examen des activités des véhicules de servitude à l'aéroport a été effectué et a donné lieu à une modification au MEA;
- On a établi des aires de travail désignées sur le terrain et indiqué les aires de travail propres à NAV CANADA et aux exploitants d'équipement;
- Des avis de sensibilisation sur les incursions ont été affichés aux services aéronautiques de l'aéroport.

Sensibilisation et éducation

- Articles dans des revues de sécurité aérienne
- Affiches (en cours d'établissement);
- Exposés aux conseils régionaux de la sécurité aérienne;
- Autres articles publicitaires (p. ex., brochures, bandes vidéo);
- Une circulaire de la Sécurité des aéroports sur les initiatives touchant les incursions sur piste sera bientôt diffusée.

Initiatives de NAV CANADA

- Procédures modifiées pour les communications entre contrôleurs/pilotes/véhicules au sol;
- Installation d'un système d'aide d'affichage de pistes convergentes (CRDA) à Calgary;
- Installation d'un radar de surveillance des mouvements de surface (ASDE) à des aéroports comme celui de Toronto.

Groupe de travail sur les mesures préventives contre les incursions (IPAT)

- Formé en avril 2001, l'IPAT a pour mandat de surveiller la mise en œuvre des recommandations des rapports de TC et NC;
- S'est réuni six fois à ce jour; la dernière réunion a eu lieu le 26 septembre;
- Un rapport annuel sera établi et présenté au NCAMX à la fin de l'année financière.