

## Questions au Feuilleton

[Texte]

## LES QUASI-COLLISIONS ENTRE DEUX AVIONS

Question n° 2728—**M. Beatty**:

1. En 1980 et 1981, combien de fois un avion commercial s'est-il approché à moins de 500 pieds d'un autre avion en vol et, dans chaque cas, a) quels étaient les avions en question, y compris leurs origine et destination, b) à quelles date et heure les incidents se sont-ils produits, c) a-t-on procédé à une enquête et, le cas échéant, quels en ont été les résultats?

2. Faut-il procéder à une enquête dans chaque cas de quasi-collision entre deux avions et, le cas échéant, quelle est la règle adoptée?

**M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** 1. Il n'existe pas à l'heure actuelle de méthode exacte pour déterminer par des mesures précises l'espacement des aéronefs en vol. Normalement, les Services de contrôle de la circulation aérienne font une enquête lorsque les aéronefs sous leur contrôle sont en cause et qu'il est allégué que la sécurité du vol peut avoir été compromise ou que l'espacement entre les aéronefs était inférieur au minimum prescrit. Au cours de ce processus, des enquêtes sont faites tant sur les pertes techniques que sur les pertes critiques d'espacement.

Il y a perte technique d'espacement lorsqu'il existe un espacement inférieur au minimum autorisé mais que ni l'aéro-

nef ni le contrôleur ne jugent nécessaire de recourir à une manœuvre d'évitement.

Il y a perte critique d'espacement lorsqu'il existe un espacement inférieur au minimum autorisé et que l'un des aéronefs ou les deux ont fait une manœuvre d'évitement ou l'auraient faite d'instinct s'ils en avaient eu le temps ou s'ils avaient eu pleine connaissance de la situation.

Sur l'ensemble des pertes critiques d'espacement enregistrées pour l'année 1980 et le début de 1981 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet, dix mettaient en cause des aéronefs commerciaux pouvant être passés très près d'un autre aéronef.

La liste ci-après indique:

- L'aéronef en cause, sa provenance et sa destination;
- La date et l'heure de l'incident;
- Les résultats de l'enquête.

2. Dans chaque cas où on soupçonne qu'il s'est produit une perte d'espacement et qu'il y a eu intervention du contrôle de la circulation aérienne, on constitue une équipe pour enquêter sur l'incident. Ces enquêtes ou équipes d'enquête sont organisées selon des lignes directrices bien établies et un rapport est présenté.

Lieu	a) Aéronef		b) Date		c) Résultats
Environs de Hudson Heights (Québec)	ST 27 Dorval- Kingston	SW 4 Ottawa- Dorval	26 juin 1980	0935L	Erreur humaine (oubli) de la part du contrôleur.
Environs de Victoria (Colombie-Britannique)	B737 Seattle- Victoria	BE 90 Local, Victoria	4 juillet 1980	1009L	Le contrôleur reçoit une mise en garde du gestionnaire de l'unité sur l'observation des procédures.
Près de l'aéroport de Toronto (Ontario)	L1011 Atterrissage, Toronto	MO 21 Atterrissage, Toronto	6 septembre 1980	1327L	Révision des procédures et le contrôleur reçoit une mise en garde du gestionnaire de l'unité avant de reprendre ses fonctions.
Environs de Thunder Bay (Ontario)	DC 9 Toronto- Thunder Bay	BE 90 Local, Thunder Bay	15 octobre 1980	1450L	Le contrôleur reçoit une mise en garde du gestionnaire de l'unité avant de reprendre ses fonctions.
Environs de Broadview (Saskatchewan)	B727 Vancouver- Winnipeg	C500 Regina- Winnipeg	7 novembre 1980	1200L	Révision des procédures internes et le contrôleur reçoit une mise en garde du gestionnaire de l'unité avant de reprendre ses fonctions.
100 milles au sud de Whitehorse (Yukon)	B737 Whitehorse- Fort Nelson	B747 Anchorage- New York	28 novembre 1980	2002L	Erreur de la part du pilote du B737.
Près de l'aéroport de Vancouver (Colombie-Britannique)	DC 9 Départ, Vancouver	C310 Local, Vancouver	6 mars 1981	2142L	Étude de l'intégration des différentes catégories et mesures de régulation du trafic. Révision des procédures de contrôle sol.
Environs de Moncton (Nouveau-Brunswick)	BE 200 Local, Moncton	PARD Local, Moncton	22 avril 1981	1057L	Révision et mise en vigueur de la nouvelle convention. Mise en place d'une position de coordinateur à la tour de contrôle.
Environs d'Empress (Alberta)	DA 10 Winnipeg- Calgary	C500 Regina- Calgary	30 avril 1981	1655L	Les contrôleurs reçoivent des directives de se conformer aux minimums d'espacement en vigueur.
Près de l'aéroport de Québec (Québec)	DC 9 Atterrissage, Québec	DHC 2 Départ, Lac-St-Augustin	15 mai 1981	1520L	Publication de procédure régissant le trafic en provenance de Lac-St-Augustin et le contrôleur reçoit une mise en garde du gestionnaire de l'unité au sujet des pratiques de contrôle avant de reprendre ses fonctions.