



From the Investigator L'enquêteur vous informe

Aircraft Occurrence Summary Résumé d'accident ou incident d'aéronef

11 September 2003

Le 11 septembre 2003



TYPE: Hornet CF188798

TYPE : Hornet CF 188798

DATE: 25 June2003

DATE : 25 juin 2003

LOCATION: Aalborg, Denmark

LIEU : Aalborg (Danemark)

The accident aircraft CF188798 was part of a 10 aircraft detachment, which had deployed to Aalborg, Denmark in support of EX Clean Hunter. On the day of the accident the aircraft had flown once and on the "A/B" check the a/c was producing a MMP (maintenance monitor panel) code 916, which is listed as "Arresting Damper Pressure Low". This code is associated with the arrestor hook actuator requiring nitrogen servicing and is triggered when the accumulator pressure falls below 300 PSIG. This was confirmed through visual inspection of the gauge.

L'aéronef accidenté CF188798 faisait partie d'un détachement de 10 avions déployé à Aalborg, au Danemark dans le cadre de l'exercice Clean Hunter. Le jour de l'accident, l'avion avait effectué un vol et pendant la vérification « A/B », un code 916 s'est affiché au panneau de contrôle maintenance. Ce code correspond à une « basse pression de l'amortisseur d'arrêt ». Il est associé à l'actionneur du crochet d'arrêt lorsque la pression manométrique de l'accumulateur d'azote descend sous les 300 lb/po². Ce fait a été confirmé par l'inspection visuelle de l'indicateur.

The two technicians involved informed manpower (servicing) that they would be performing the nitrogen top up of the hook actuator on a/c 798. Based on previous experience they requested and received Danish assistance in order to operate the Danish nitrogen cart properly.

The Danish operator arrived and the cart was towed to the aircraft. Once there, the senior technician proceeded to connect the hose from nitrogen cart to the air charge valve on the aircraft and requested 3400 [thirty four hundred] PSI from the Danish operator. The Danish operator then informed the technician that the nitrogen cart had reached the requested 3400 PSI.

Once aware of the cart pressure the technician proceeded to open the air charge valve allowing nitrogen from the cart to fill the arrestor hook actuator. The technician saw the actuator gauge reach 600 PSIG (max pressure on gauge) and within one second the pressure accumulator of the hook actuator exploded due to a massive over-pressurization.

The aircraft suffered significant damage. Both technicians escaped without injury.

The aircraft suffered B category damage which included damage to both engines, critical former damage and the webs that form the protective firewall in the engine bay. The aircraft had been a candidate for the Incremental Modernization Program (IMP). The airframe is currently awaiting disposition.

Les deux techniciens concernés ont informé le personnel d'entretien qu'ils allaient faire le plein du réservoir d'azote de l'actionneur du crochet sur l'avion 798. Compte tenu de leur expérience, ils ont demandé et obtenu l'aide des Danois pour faire fonctionner convenablement le chariot d'azote danois.

Un opérateur danois est donc venu et le chariot a été remorqué jusqu'à l'avion. Une fois sur place, le technicien en chef a branché le tuyau du chariot d'azote à la valve de chargement d'air de l'avion et a demandé 3 400_[trois mille quatre cent] lb/po² à l'opérateur danois. Ce dernier a ensuite informé le technicien que le chariot d'azote avait atteint la pression voulue de 3 400 lb/po².

Une fois informé de la pression du chariot, le technicien a ouvert la valve de chargement d'air pour permettre à l'azote du chariot de remplir le réservoir de l'actionneur du crochet d'arrêt. Le technicien a alors vu l'indicateur de l'actionneur grimper à 600 lb/po² (pression maximale de l'indicateur) et la seconde suivante l'accumulateur de pression de l'actionneur du crochet a explosé à cause d'une surpression massive.

L'avion a subi des dommages importants. Les deux techniciens s'en sont tirés indemnes.

L'avion a subi des dommages de catégorie B comprenant des dommages aux deux moteurs, des dommages critiques aux lisses ainsi que des dommages aux âmes des parois coupe-feu protectrices du compartiment moteur. L'avion devait être modernisé dans le cadre du Programme de modernisation progressive. La cellule est actuellement en attente d'élimination.

The investigation is on going and focusing on technician training and certification. Additional investigation is continuing into manning and supervision levels at the sqns.

L'enquête se poursuit et se concentre sur la formation et la certification des techniciens. Une seconde enquête est également menée relativement à la dotation en personnel et à la supervision au niveau de l'escadron.