



# From the Investigator L'enquêteur vous informe



## Aircraft Occurrence Summary

## Résumé d'accident ou incident d'aéronef

8 September 2006

Le 8 septembre 2006



**TYPE:** Cormorant CH149914

**TYPE :** Cormorant CH149914

**LOCATION:** Chedabucto Bay, near  
Canso, NS

**ENDROIT :** Baie de Chedabucto, près  
de Canso (N.-É)

**DATE:** 13 July 2006

**DATE :** Le 13 juillet 2006

The accident involved a Cormorant Search and Rescue helicopter with a crew of seven. The crew had assumed SAR standby duties and was authorized to conduct a training mission to practice night boat hoists from the fishing vessel Four Sisters No.1, a member of the Canadian Coast Guard Auxiliary. The cockpit crew consisted of a co-pilot in the left pilot seat, a pilot acting as Aircraft Commander (AAC) in the right pilot seat and a pilot who was the actual Aircraft Commander (AC) seated in the cockpit jump seat. The remainder of the crew occupied the cabin area. They comprised of a Flight Engineer (FE), a Flight Engineer under training (FEUT), a SAR Tech Team Lead (SAR Tech TL)

L'accident a impliqué un hélicoptère de recherche et de sauvetage Cormorant comptant un équipage de sept personnes. L'équipage avait pris ses fonctions SAR en attente et avait été autorisé à effectuer une mission d'entraînement pour s'exercer de nuit à l'hélicoptage à partir du bateau de pêche Four Sisters No. 1, membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne. L'équipage de conduite se composait d'un copilote en place gauche, d'un pilote agissant comme commandant de bord en place droite et d'un pilote assis sur le strapontin, qui était le commandant de bord réel. Le reste de l'équipage, se trouvant dans la cabine, comprenait un mécanicien de bord, un mécanicien de bord à l'entraînement, un technicien en

and a SAR Tech Team Member (SAR Tech TM).

The crew departed Greenwood, NS at 2120L hrs and completed an uneventful transit to the Port Hawkesbury, NS airport, where they stopped to conduct a required tail-rotor inspection. While on the ground in Port Hawkesbury, the crew contacted Four Sisters No. 1 to confirm that the weather in the area was suitable for the training scenario. The Captain of the Four Sisters No. 1 stated that the weather was clear, visibility was good and the water was calm.

The aircraft departed Port Hawkesbury just before midnight on 12 July 2006 to rendezvous with the Four Sisters No. 1 at approximately 2 nautical miles (NM) north of Canso, NS on Chedabucto Bay. After locating the ship, the helicopter used the "Over Water Transition Down" procedure and proceeded to the "rest" position, which is 100 ft above the water and a safe distance from the ship just off the hoisting position from which the crew would start the boat hoisting procedure.

At this point, the helicopter descended to 60 feet and the AC directed the flying pilot to go-around. The pilot acknowledged the go-around command and initiated the go-around procedure. During the overshoot attempt, the helicopter entered a nose-low attitude and seconds later the aircraft impacted the water at approx 30 to 50 knots in an 18 degree nose-down attitude with maximum torque being developed by the main rotor. Upon water impact, the front portion of the aircraft was destroyed while the cabin area aft of the forward part of the cargo door remained relatively intact; the aircraft immediately filled with water and rolled inverted. The crew of Four Sisters No. 1 made a

recherche et sauvetage chef d'équipe (Tech SAR CÉ) et tech R&S membre d'équipe (Tech SAR MÉ)

L'équipage a quitté Greenwood (N.-É.) à 21 h 20 locales et s'est rendu sans encombre à l'aéroport de Port Hawkesbury (N.-É.), où il s'est arrêté pour effectuer une inspection obligatoire de rotor de queue. Alors qu'il se trouvait au sol à Port Hawkesbury, l'équipage a contacté le Four Sisters No. 1 pour confirmer que la météo dans les environs se prêtait à l'entraînement prévu. Le commandant du Four Sisters No. 1 a répondu que le temps était dégagé, la visibilité était bonne et que la mer était calme.

L'hélicoptère a quitté Port Hawkesbury peu avant minuit le 12 juillet 2006 pour son rendez-vous avec le Four Sisters No. 1 à environ 2 milles marins (NM) au nord de Canso (N.É.) dans la baie de Chedabucto. Après avoir localisé le bateau, l'hélicoptère a utilisé la procédure « descente au-dessus d'un plan d'eau » et s'est mis en position de « repos », soit à 100 pi au-dessus de l'eau et à une distance sécuritaire du bateau, tout juste à l'écart de la position d'hélicoptère à partir de laquelle l'équipage allait effectuer l'hélicoptère depuis le bateau.

À ce moment, l'hélicoptère est descendu à 60 pieds, et le commandant de bord a ordonné au pilote de remettre les gaz. Le pilote a accusé réception de l'ordre et a entamé la procédure de remise des gaz. Au cours de la procédure, l'hélicoptère a piqué du nez et, quelques secondes plus tard, a percuté le plan d'eau à une vitesse comprise entre 30 et 50 nœuds environ. Le piqué était de 18 degrés, et le rotor principal produisait un couple maximal. Dès l'impact avec le plan d'eau, la partie avant de l'hélicoptère a été détruite, mais la partie de la cabine située derrière la partie avant de la porte de soute est demeurée relativement intacte, l'hélicoptère a été immédiatement inondé et il a basculé sur le dos. L'équipage du

“Mayday” call at approximately 0030L hrs 13 July 2006. The aircraft sustained “A” category damage.

The three pilots and the SAR Tech TL were injured but survived the crash. The two flight engineers and the SAR Tech TM were unable to egress the aircraft and did not survive.

No pertinent technical deficiencies have been discovered to date and the investigation is focussing on environmental and human factors. Several human factors need to be further examined including: proficiency, crew resource management, situational awareness, crew pairing, use of night vision goggles and organizational issues such as currency and training. Additionally, several Aviation Life Support Equipment and egress issues will be investigated.

Four Sisters No. 1 a lancé un appel MAYDAY vers 0 h 30 locales, le 13 juillet 2006. L’hélicoptère a subi des dommages de catégorie « A ».

Les trois pilotes et le Tech SAR CÉ ont été blessés, mais ils ont survécu. Les deux mécaniciens de bord et le Tech SAR MÉ n’ont pas été en mesure de sortir de l’hélicoptère et ils ont péri.

Aucune anomalie technique pertinente n’a été découverte jusqu’à présent, et l’enquête se concentre sur les facteurs environnementaux et humains. Il faudra examiner de plus près plusieurs facteurs humains, dont la compétence professionnelle, la gestion des ressources en équipe, la conscience de la situation, l’appariement de membres d’équipage, l’utilisation des lunettes de vision nocturne ainsi que des questions liées à l’organisation, comme le maintien des compétences et la formation. De plus, plusieurs questions liées à l’évacuation et à l’équipement de survie feront l’objet d’un examen.