



From the Investigator L'enquêteur vous informe

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

11 August 1999

le 11 août 1999



TYPE: CH124A SEA KING 12414

TYPE : CH124A SEA KING 12414

LOCATION: 12 Wing Shearwater NS

ENDROIT : 12^e Escadre de Shearwater
(N.-É.)

DATE: 16 June 1999

DATE : le 16 juin 1999

The mission was a proficiency training flight for water take-offs and landings and the crew had just completed a crew change of the right seat pilot, a qualified co-pilot from an operational squadron.

Il s'agissait d'un vol de perfectionnement en matière de décollage sur l'eau et d'amerrissage, et l'occupant en place droite venait tout juste d'être relevé par un copilote qualifié d'un escadron

Because of the proximity of other aircraft, the crew believed that a sharp turn would be required to ensure aircraft separation while taxiing clear of the parking area.

The co-pilot commenced a rapid turn to the right to depart the ramp. As both pilots turned their heads to the right to confirm clearance from any obstacles, they noticed that the rotor tip path plane was moving down the windscreen. The co-pilot reacted with two shots of aft beeper trim, but the aircraft began to rotate forward about the main landing gear. The co-pilot then reacted by pulling back on the cyclic.

As a result of the aft cyclic input, the tailwheel hit the ground and failed. The main rotor continued aft, striking the #4 section of the tailrotor driveshaft, causing the loss of tail rotor drive. The crew felt and heard some bangs; the aircraft bounced several times and yawed 30 degrees to the right. The instructor pilot took control, ordered an emergency shutdown and the crew evacuated the aircraft safely. There were no injuries in this occurrence.

Areas that are being explored on this occurrence relate to crew performance, pilot technique and loss of situational awareness due to fixation of attention on one aspect of a manoeuvre at the expense of aircraft control.

opérationnel.

À cause de la proximité des autres appareils, l'équipage a cru qu'un virage serré serait nécessaire pour assurer l'espacement de l'appareil en roulant pour quitter la zone de stationnement.

Le copilote a amorcé un virage rapide vers la droite pour quitter l'aire de stationnement. En tournant la tête vers la droite pour vérifier le dégagement de l'appareil, les deux pilotes ont remarqué que le plan du disque du rotor descendait sur le pare-brise. Le copilote a réagi en effectuant deux rappels de manche vers l'arrière, mais l'appareil s'est mis à pivoter vers l'avant autour de son train principal. Le copilote a ensuite réagi en tirant le cyclique vers l'arrière.

À la suite du déplacement du cyclique vers l'arrière, la roulette de queue a heurté le sol et s'est rompue. Le rotor principal a continué à s'incliner vers l'arrière et a frappé la section n° 4 de l'arbre d'entraînement du rotor de queue, ce qui a stoppé l'entraînement du rotor de queue. L'équipage a ressenti et entendu des détonations; l'appareil a rebondi plusieurs fois et a pivoté de 30 degrés vers la droite. L'instructeur de pilotage a pris les commandes et a ordonné un arrêt d'urgence, puis l'équipage a évacué l'appareil en toute sécurité. Les occupants n'ont subi aucune blessure.

Les points étudiés à la suite de cet incident sont liés aux performances de l'équipage, aux techniques de pilotage et à la perte de conscience de la situation à cause d'une fixation sur un aspect d'une manœuvre qui s'est faite au détriment de la maîtrise de l'appareil.